



# Riihimäen keskustan kehittäminen

---

Siliämaa, Jonna

2013 Hyvinkää

Laurea-ammattikorkeakoulu  
Hyvinkää

## Riihimäen keskustan kehittäminen

Jonna Siliämaa  
Liiketalous  
Opinnäytetyö  
Toukokuu, 2013

Jonna Siliämaa

### Riihimäen keskustan kehittäminen

Vuosi

2013

Sivumäärä

52

Tämä opinnäytetyön tarkoituksena on löytää keinoja keskustan viihtyvyyden parantamisen ja kehittämiseksi. Sen tueksi tehtiin kyselytutkimus, joka kohdistettiin keskustan yrittäjille, kiinteistönomistajille sekä heidän asiakkailleen. Lisäksi tutkimuksessa haastateltiin kolmea Riihimäen keskustan avainhenkilöä, joilla oli pitkäaikainen kokemus ja näkemys keskustan tilanteesta. Kyselytutkimuksen tärkeimmät kysymykset ja suurimmat kehityksen kohteet koskivat mahdollisesti toteutettavaa kävelykatua tai vaihtoehtoisesti kävelypainotteista keskustaa. Lisäksi avainkysymyksinä olivat keskustan pysäköintijärjestelmän tämän hetkinen tilanne sekä yritysten tyytyväisyys toimitiloihinsa ja niiden sijaintiin. Asiakkailta kysyttiin omalla lomakkeellaan saapumistapoja keskustaan, asiointikertoja ja -aikoja sekä pysäköintipaikan saatavuuden helppoutta. Avainhenkilöiden haastattelussa käytettiin pohjana yrittäjille ja kiinteistönomistajille suunnattua kyselylomaketta.

Tutkimuksen teoreettisessa viitekehyksessä on perehdytty aiheeseen, joka koskee kunta- ja aluekehittämistä, alueiden ja keskustojen viihtyisyyttä sekä liikennejärjestelmän muotoja, joita sovelletaan ja voitaisiin mahdollisesti vielä parantaa Riihimäen keskustassa. Kuntalaisten vaikuttamismahdollisuuksista on lyhyesti esitelty työn alkupuolella.

Tutkimuksesta kävi ilmi yrittäjien ja asiakkaiden mielipide Riihimäen keskustan tämän hetkestä tilanteesta. Yrittäjien ja kiinteistöjen omistajien antamista vastauksista käy ilmi keskustan monipuolinen toimialajakauma, positiivinen suhtautuminen omiin toimitiloihinsa ja sen sijaintiin, kohtuullinen asiakasparkkipaikkatarve, koetut ruuhka-ajat sekä heikosti myönteinen mielipide keskustaan mahdollisesti toteutettavasta kävelykatukaavasta. Niistä käyvät ilmi myös toivotut ja liiketoiminnalle hyödyksi olevat toiminnot ja tapahtumat, joiden kannattaisi sijoittua Riihimäen keskustaan. Asiakkaille suunnatun tutkimuslomakkeen vastauksista on nähtävissä henkilöautopainotteinen keskustaan saapuminen ja asiointiajat, lähes päivittäinen asiointi keskustassa, käytetyt ja toivotut keskustan palvelut sekä pysäköintipaikkojen saatavuus ja sijainti. Myös asiakkaiden lomakkeissa kysyttiin mielipiteitä toteutettavasta kävelykadusta tai kävelypainotteisesta keskustasta, josta saatiin paljon positiivisempia tuloksia kuin yrittäjille suunnatuista lomakkeista. Avainhenkilöiden haastattelut tukevat tutkimustuloksia ja niistä käyvät ilmi erilaiset kävelykatukaavaa koskevat mielipiteet. Työn perusteella Riihimäen kannattaa perustaa kävelykeskusta muuttamalla keskustaa kävelypainotteisemmaksi kävelykatujen sijaan.

Avainsanat: Keskustan kehittäminen, kaupunkikeskusta, liikennejärjestelmät, Riihimäki

Jonna Siliämaa

**Developing the center of Riihimäki**

Year	2013	Pages	52
------	------	-------	----

---

The purpose of this thesis was to find ways to improve the functionality and comfort of the center of Riihimäki. A survey was made to support the thesis and the survey was directed at the center's entrepreneurs, real estate owners and their clients. Furthermore three key persons of Riihimäki's center were interviewed for the study. They had long-term experience and perspective of the situation of Riihimäki's city center. The most important questions and objects of the survey concerned a planned parade plan or alternatively a center emphasized for walking. Moreover key questions dealt with the current situation of parking systems and companies' satisfaction with their premises and their locations. Customers received their own survey forms asking about their ways of coming to the center, visiting occasions and -times and about the easiness of finding a parking space. The questionnaire targeted to entrepreneurs and real estate owners was used in the interviews of the key people.

The theoretical framework of the thesis consisted of municipality and area development, area and city center comfort and forms of traffic systems. They could be applied and possibly even improved more in the center of Riihimäki. The possibilities of the inhabitants of a municipality to influence are introduced in the initial part of the thesis.

The survey revealed the opinions of the entrepreneurs who were concerned about the center's current situation. The entrepreneurs' and real estate owners' replies revealed the diverse field of operations in the center, positive attitude towards their own premises and their locations, reasonable need for customer parking space, their opinions of their rush hours and weakly positive attitude about a possibly carried out parade plan. The replies also gave the desired and possibly benefitting functions and events for business, which would be good to locate in the center of Riihimäki. The customers' forms revealed out car-emphasized arrival to city center and visiting occasions, almost every day visiting habit in the center, used and hoped-for functions and events that should be located in the center and the availability of finding a parking spot and its location. The customers' forms asked attitudes about carrying out a parade or walking-emphasized center, from gave much more positive answers than the entrepreneurs' forms. The results of the key people's interviews support the other results there you can find out different opinions concerning the parade. Based on the survey, Riihimäki should set up a center for walking by making the center more walking-emphasized instead of parades.

Keywords: Developing center, city center, traffic system, Riihimäki

## Sisällys

Johdanto.....	6
1.1 Hankkeen määritelmä .....	7
1.2 Riihimäen keskustan kehittämishankkeen historia ja kehitys .....	7
2 Maankäytön suunnittelu.....	9
2.1 Kaavoitus Riihimäellä.....	10
2.2 Vuorovaikutus kehittämisessä.....	12
3 Kaupunkiympäristön suunnittelu .....	13
3.1 Liikenne .....	15
3.1.1 Joukkoliikenne .....	16
3.1.2 Kävelykadut, kävelypainotteiset alueet ja pyöräily.....	16
3.1.3 Pysäköinti.....	18
3.2 Kaupunkikeskustojen viihtyvyys .....	19
3.2.1 Keskustan elävyys .....	19
3.2.2 Kaupankäynti ja asiakkaat .....	20
4 Kyselytutkimus .....	22
4.1 Määrällinen ja laadullinen tutkimus .....	23
4.2 Kyselyn toteuttajat ja kohderyhmä .....	23
4.3 Kyselyn tarkoitus .....	24
4.4 Tutkimuksen ja lähteiden pätevyys ja luotettavuus .....	25
4.5 Kyselyn toteutus.....	26
5 Tutkimustulokset .....	27
5.1 Yrittäjien ja kiinteistönomistajien lomakkeet .....	27
5.1.1 Avoimet kysymykset .....	27
5.1.2 Monivalintakysymykset .....	31
5.1.3 Yhteenveto .....	33
5.2 Asiakkaiden lomakkeet .....	34
5.2.1 Avoimet kysymykset .....	34
5.2.2 Monivalintakysymykset .....	35
5.2.3 Yhteenveto .....	38
5.3 Haastattelut.....	39
5.3.1 Scandic Riihimäen hotellinjohtajan haastattelu .....	39
5.3.2 Tekstiilitalo Puputti Oy:n omistajan haastattelu .....	40
5.3.3 Kiinteistösijoittaja Sormusen haastattelu .....	40
5.3.4 Yhteenveto haastatteluista.....	41
6 Yhteenveto ja johtopäätökset .....	42
Lähteet .....	45
Liitteet.....	50

## Johdanto

Opinnäytetyö koskee niin Riihimäen keskustan liikennejärjestelmän kuin myös rakenteellista kehittämistä keskustan elävyyden ja talouden parantamiseksi. Luonnollisesti aiheisiin kuuluvat tällöin keskustan kehittäminen sekä liikennejärjestelyt. Erityisesti tutkimuksessa ja kokouksissa painotettiin kävelykatua, kävelypainotteista ympäristöä ja nykyisen pysäköinnin parantamista. Viitekehystä on siis luotu kyseisistä aiheista sekä kävelypainotteisen ympäristön edellytyksistä. Edellytyksiä kävelypainotteiselle ympäristölle ei ole pelkästään rakenteellisissa muutoksissa, ja siksi työhön on haettu näkökulmia myös muun muassa ympäristöpsykologian ja keskustojen viihtyvyyttä käsittelevien teoksien puolelta.

Keskustan kävelykatukokeilun mahdollisuus perustuu voimassa olevaan kaavaan, joka haluttaisiin toteuttaa. Muutenkin koin kaavoituksen ja niissä kulkevan päätöksenteon kuuluvan olennaisesti viitekehukseen. Esimerkiksi mitään rakenteellisia muutoksia keskustaan ei voida tehdä ilman voimassa olevaa kaavaa, ja Riihimäen keskustan kehittämishankkeessa ollaan juuri siinä kohdassa, jossa on jo mietitty kaavan vaikutuksia ja ollaan valmiita sen toteutukseen. Tämä vaikuttaa kaikkiin muihin alueella oleviin kaavoihin, ja vasta tulevaisuudessa nähdään sen todellinen vaikutus ympäristöön ja asukkaisiin.

Vuorovaikutus on ollut olennaisena osana keskustan kehittämishankkeessa eri tahojen välillä, kuten huomataan myöhemmin mainituissa yhteistyötahoissa. Vuorovaikutusta ja palautteella on pyritty luomaan myös asukkaiden ja alueen vaikutuksen alla olevien välillä tämän kyselytutkimuksen avulla. Sen vuoksi koin tärkeäksi myös kirjoittaa vaikuttamisesta kaavoituksessa muutamalla sanalla työssäni.

Enemmän tietoa olisin henkilökohtaisesti kaivannut asiakkaiden ostokäyttäytymistä. Asiakkaiden ostokäyttäytyminen on valitettavasti aika lailla sidoksissa tiettyyn paikkaan, mutta totta kai siihen löytyi jotain aihetta koskevia teoksia. Tutkimuksia olisin halunnut myös hyödyntää aiheesta, mutta kuten sanoin aiemmin, sekin on valitettavan paljon paikkasidonnaista.

Tutkimuksen ja opinnäytetyön teoreettisessa pohjassa perehdyttiin lähinnä kirjastojen tarjoamaan tutkimusmenetelmiä ja niiden soveltamista käsittelevän kirjallisuuden valikoimaan. Aineistoa pyrittiin hakemaan monipuolisesti niin ympäristöpsykologiasta, ympäristöministeriön julkaisuista, Riihimäen kaupungin kehitys-julkaisuista, maankäytön suunnittelusta kuin myös alue- ja kaupunkikeskustan kehittämistä käsittelevistä kirjalähteistä. Materiaalia pyritään hyödyntämään monipuolisesti erikielisistä painoksista sekä julkaisuvuosiltaan vanhemmista teoksista. Tutkimukseen haluttiin erilaisia näkökulmia erityisesti kaupunkikeskustan kehittämisen eri osa-alueista sekä kuluttajien ja yrittäjien näkökulmia näistä. Verkko-lähteisiin pyrittiin myös perehtymään ja lähteiden luotettavuutta tarkastelemaan kriittisesti.

## 1.1 Hankkeen määritelmä

Aluekehityshankkeella tarkoitetaan ohjelmallista kehittämistyötä, jolla toteutetaan Euroopan Unionin aluepolitiikkaa tai kansallista aluepolitiikkaa. Hankkeen toteuttavalla organisaatiolla on käytössään tietty määrä resursseja ja hankkeelle on varattu tietty aloitus- ja lopetusajan-kohta. Muita hankkeelle ominaisia tunnusmerkkejä ovat selkeä tavoitteellisuus, ja hanke sisältää erilaisia elinkaaria ja yhteistyöympäristöjä, yhteistyötahoja ja intressiryhmiä. Lisäksi hankkeen ainutkertaisuus, hankkeen kriteerien täyttäminen sekä riskitekijöiden hallinta tekevät hankkeesta ainutkertaisen. Hanke on myös omanlaisensa oppimisprosessi, joka elää dynaamisesti, ja tilanteet saattavat muuttua lyhyessäkin ajassa. Tällöin alkutekijöissä olleista sumeista muuttujista tulee oikeaan tietoon perustuen selkeämpiä yksityiskohtia. (Keränen 2001, 14.)

Keräsen (2001, 15) mukaan aluekehityshankkeet ovat yhtä projektisykliä, jossa hankkeet koostuvat jatkuvaksi prosessiksi. Vaikka yksi projektisykli sisältäisikin useita hankkeita, voidaan rahoitusta hakea yhteen, josta sitten rahoitetaan muita samaa kokonaisuutta ajavat hankkeet.

Hanke lähtee ideavaiheesta, jolloin ideoita sovitetaan halutun ohjelman tavoitteisiin. Toisessa vaiheessa hakija tekee hankesuunnitelman, josta se lähtee ennakoarvioitavaksi. Tämän tekevät ohjelman hallinnoijat ja rahoittajat, jonka jälkeen seuraa rahoituspäätös. Seuraavassa vaiheessa hanketta lähdetään konkreettisesti toteuttamaan ja seurantaa tehdään jokaisessa hankkeen vaiheessa aina aloituksesta hankkeen jälkeiseen vaiheeseen. Sen vaikutuksia muun muassa ympäristöön arvioidaan esimerkiksi hakijan, rahoittajan tai ulkopuolisen arvioijan toimesta. (Keränen 2001, 15.)

## 1.2 Riihimäen keskustan kehittämishankkeen historia ja kehitys

Riihimäen keskustan vetävyyteen vaikuttavat luonnollisesti taloudellinen tilanne, palvelurakenteen muutokset sekä keskustan ulkopuolelle pyrkivät perinteisesti keskustahakuiset toiminnot. Jotta kunnan asemaa saadaan vahvistettua talousalueellaan, tulee kaupungin keskusta-alueita kehittää niin toiminnoiltaan, palveluiltaan kuin myös maankäytöltään. (Riihimäen kaupunki 2005, 12).

Vuonna 1996 kaupunginhallitus asetti kaupungille kehittämistoimikunnan, joka nimettiin vuotta myöhemmin. Keskustan kehittämisen ohjausryhmä perustettiin kaupunginhallituksen toimesta vuonna 1998 ja antoi samalla tehtäväksi tekniselle lautakunnalle tulevan kesän kävelykatukokeilun tarkemman suunnittelun ja toteuttamisen. Kävelykatukokeilu toteutettiin kesäl-

lä 1998, ja kokemukset kävelykadusta kerättiin yleisö- ja yrityskyselyllä. Keskustan kehittämisen ohjausryhmä lopetti työskentelynsä tammikuussa 1999 ja esitti kaupunginhallitukselle loppuraporttinsa ja ehdotuksensa keskusta-alueen kehittämisen jatkotoimenpiteistä. Keskustan yleissuunnittelu käynnistettiin kaupunginhallituksen päätöksestä saman kuun aikana. Tähän kaupunki varasi määrärahaa ja yleissuunnitelma valmistui lokakuussa 1999. Kaupunginvaltuusto hyväksyi keskustan kehittämisen yleissuunnitelman tammikuussa 2000, ja elokuussa valmistuivat torialueen, torin alaisen pysäköintilaitoksen sekä kävelykeskustan luonnossuunnitelmat kustannusarvioineen. (Riihimäen kaupunki 2005, 12.)

Riihimäen kaupungin julkaisemasta kaavoituskatsaus- ja ohjelmasta (2005, 12) käy ilmi, kuinka kaupunginhallitus hyväksyi keskustan luonnossuunnitelmat kesäkuussa 2001, mutta joutui hylkäämään ne taloudellisista syistä. Kaupunginvaltuusto kuitenkin päätti, että keskustan kehittämistä jatketaan muilla keinoilla. Näitä olivat Kauppakadun ja Valtakadun risteyksen toteutus, Hämeenkadun eteläpään kunnostaminen Hämeenaukiolle saakka sekä toteuttamalla Keskuskadun järjestelyt Kalevankadun uudelleenrakentamisen jatkona.

Vuonna 2000 valmistui arviointiraportti keskustan toiminnallisista vaikutuksista. Kaupunginvaltuusto hyväksyi sen samana vuonna ja tekninen lautakunta sai kehotuksen ryhtyä välittömästi kävelykadun toteuttamistoimenpiteisiin Keskuskadun ja Kauppakadun välille. Toteuttamiselle välttämättömät asemakaavan muutokset vahvistettiin vuonna 2003 ja muutostyöt päästiin aloittamaan jo samana vuonna. Kävelykeskustan asemakaava vahvistettiin vuotta myöhemmin korkeimman hallinto-oikeuden käsittelyn jälkeen ja EU-rahoitusta haettiin toriaukion ja kävelykadun toteuttamiseksi. (Riihimäen kaupunki 2005, 13).

Joulukuun 12. päivä vuonna 2005 kaupunginvaltuusto päätti, ettei kävelykadun toteutusta rahoiteta vuoden 2006 budjetissa, vaikka kävelykadun suunnitteluun ja rakentamiseen oli jo valmistauduttu. Vuosina 2005-2010 kävelykadun asia oli jäissä, ja tänä aikana toteutettiin muita olennaisia keskustan suunnitelmia, rakennustöitä ja kunnostuksia. (Riihimäen kaupunki 2011, 14.)

Riihimäen kaupungin keskustan kehittämisessä on mielestäni otettu kaikki osapuolet hyvin huomioon. Asukkaat ja yrittäjät ovat saaneet mahdollisuuden ilmaista mielipiteensä, ja suunnittelussa käytetään hyödyksi alan asiantuntijoita, konsultteja ja kaupunkikeskustayhdistystä. Mukana prosessissa ovat myös Riihimäen kaupungin päättäjät ja virkamiehet.

Hämeen maakuntakaavassa luodaan maankäytön kehittämisen pitkän aikavälin tavoitteet maakunnan sisällä. Keskustan ja asemaseudun kehittämishankkeet ovat tärkeitä maankäytön suunnitteluhankkeita, sillä ne vaikuttavat Riihimäen elinkeinoelämään sekä kaupunkikuvaan ja -imagoon. (Riihimäen kaupunki 2005, 8.) Kaavoituksen lähivuosien haasteiksi koetaan seu-



dullinen maankäytön suunnittelu ja yleiskaavayhteistyö. Kaupungin tavoitteena on myös vastata nopeasti elinkeinoelämän tarpeisiin tarpeellisin kaavoitusratkaisuin. (Riihimäen kaupunki 2011, 10.)

## 2 Maankäytön suunnittelu

Aluepolitiikka ohjaa aluekehittämistä tietoisella talouspoliittisella toiminnalla, jota kannattaa tarkastella poliittisessa, taloudellisessa ja yhteiskunnallisessa kontekstissa. Sillä pyritään vaikuttamaan paikkakuntien, seutujen, maakuntien ja valtioiden taloudelliseen ja sosiaaliseen kehitykseen. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 71.) Alueita kehitettäessä yleisenä tavoitteena voi olla osa-alueiden kilpailukyyn kehittäminen. Suomessa alueellinen kehittäminen kohdistuu yleensä peruselementteihin, joita ovat yritykset ja yrittämisen edistäminen, inhimilliset voimavarat, yhteistyö ja uudet toimintatavat, infrastruktuuri sekä ympäristö. Toinen vaikuttava kilpailutekijä on alueen tai kaupungin imago, joka on johtanut paikkamarkkinointiin ja imagorakentamiseen (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 261). Uusien toimintamallien kehittämisessä ja testaamisessa nähdään usein painopisteet alueellisessa kehittämistyössä. Tällöin ohjelmaperusteinen kehittäminen synnyttää tarpeen yksilön ja yhteisöiden oman yrityksensä, alueensa, ympäristönsä ja toimintansa kehittämiseen avoimen hankeideoinnin ja suunnitelmien keskinäisen kilpailuttamisen kautta. (Keränen 2001, 10-11.)

Alueiden kehittämisessä tavoitteena on edistää alueiden itsenäistä kehittämistä, ja kehittäminen kohdistuu usein yritysten toimintaympäristöön, rakenteellisten ongelmien korjaamiseen tai inhimillisten voimavarojen kehittämiseen. Tavoitteet saavuttaakseen tulisi pitää huoli, että alueiden asukkaiden väestöjen elinolojen kehitys on turvattu. Tälle olennaista on elinolojen kehityksen kannalta olevien palvelujen saatavuus. Alueen perusrakenteen tulee myös olla turvattu, vaikkakin tulisi antaa mahdollisuudet alueiden uudistaa tuotantorakennettaan, yritysten parantaa toimintaedellytyksiään sekä antaa mahdollisuuksia uusien työpaikkojen syntymiselle. (Keränen 2001, 12-16.)

Paikallisen suunnittelun tärkein yksikkö on kunta, ja niiden itsehallinnon Suomessa takaa perustuslaki. Kuntien tehtävä on taata kansalaisten peruspalvelut ja samalla huolehtia fyysisen ympäristön perusrakenteista, maankäytön suunnittelusta sekä kaavoituksesta alueellaan. Paikallisessa tarkastelussa nähdäänkin kansalaisten arkipäiväinen elinympäristö, jossa kohtaavat aluekehityksen ja yhdyskuntasuunnittelun toimijat. Nämä ovat julkinen hallinto, elinkeinoelämä ja kunnan asukkaat. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 231.)

Alueiden käyttöä ja rakennusta valvotaan maankäytön suunnittelulla, jolla pyritään täyttämään kestävä kehityksen periaatteet ekologiseksi, taloudelliseksi, sosiaalseksi ja kulttuuriliseksi kehittämiseksi. Maankäytön suunnittelujärjestelmään luetaan valtakunnalliset aluei-

denkäyttötavoitteet, maakuntakaava, yleiskaava sekä asemakaava. Lakisääteisen kaavoituksen rinnalla paikalliseen maankäytön suunnitteluun vaikuttavat kunnan harjoittama maa- ja asuntopolitiikka, rakennusvalvonta sekä julkisten tilojen käytön kontrollointi. Valtakunnallisella tasolla kunnille ei päätetä kaavoitusta, vaan pelkästään valtioneuvoston ilmaisemia käyttötavoitteita. Lähinnä tavoitteet vaikuttavat maakuntakaavoituksessa, mutta ne tulee ottaa huomioon myös yleis- ja asemakaavoissa. Yleiskaavoitus on jokaisen kunnan itse laadittu yleispiirteinen maankäytön suunnitelma, ja sen tehtävänä on eri toimintojen kuten asutuksen, palvelujen, työpaikkojen sekä virkistysalueiden sijoittaminen ja niiden välisten yhteyksien järjestäminen. Yleiskaava voi koskea koko kuntaa tai jotain tiettyä osa-aluetta ja se ohjaa alueen asemakaavojen laatimista. Kaavaselostuksessa tulee selvittää alueen oloista ja taustoista, suunnittelun lähtökohdista, tavoitteista ja vaihtoehtoista, kaavan vaikutuksista ympäristöön, kaavan suhteesta muihin mahdollisiin suunnitelmiin, kaavoitusprosessista, valitun ratkaisun sisällöstä perusteluineen sekä kaavan toteutuksen ajoituksesta ja seurannasta. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 238-250.)

Kaavoitus on maankäytön konkreettista kehittämistä ja se on suunnittelua, jolla osoitetaan alueita tarkoituksenmukaiseen käyttöön. Siinä määritellään, minne sijoitellaan esimerkiksi asuntoja, työpaikkoja, tiettyjä palveluja, liikennealueita, mahdollisesti suuria myymälöitä sekä puisto- ja virkistysalueita. Asemakaavoilla määritellään alueen tuleva käyttö yksityiskokotaisesti mitä halutaan säilyttää, mihin saa rakentaa, mitä saa rakentaa ja millä tavalla tämä toteutetaan. Asemakaava voi koskea jotain tiettyä aluetta tai vaikka vain yhtä tonttia. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 231-247.)

Kaavan suunnittelussa ja toteutuksessa olennaista on asianosaisilta saadun palautteen vastaanotto ja käsittely. Erityisesti palautetta osallisilta tarvitaan kaavan keskeisiin suunnitteluvaiheisiin ja sen tavoitteiden ja vaihtoehtojen määrittelyyn. Olipa palaute suullisessa tai kirjallisessa muodossa, tulisi se hyödyntää järjestelmällisellä aineiston käsittelyllä. Osallisilta voidaan saada palautetta yleisötilaisuuksissa, neuvotteluissa, tapaamisissa sekä yhteydenottojen tai Internetin välityksellä. Järjestelmällisellä kirjaamisella ja kokoamisella helpotetaan palautteen käsittelyä ja näin niistä voidaan saada hyötyä kaavan edetessä. Esimerkiksi palautte- ja kyselylomakkeilla palautteet saadaan yhtenäistettyä ja ne helpottavat palautteen käsittelyä. (Ympäristöministeriö 2007, 49.)

## 2.1 Kaavoitus Riihimäellä

Riihimäen kaupungin julkaiseman Kaavoituskatsaus- ja ohjelman (2005, 5) mukaan Riihimäen kaupungin kaavoitustyö on kaupunginhallituksen ja teknisen lautakunnan alaista toimintaa. Tekninen lautakunta vastaa työn valmistelusta ja kaavasuunnitelmien käsittelystä ennen kaupunginhallitusta. Kaupunginhallitus osallistuu myös työn valmisteluun kaavoituspäätöksien

lisäksi. Tekninen lautakunta käsittelee asemakaavasuunnitelmat ennen niiden etenemistä kaupunginhallituksen käsiteltäväksi ja valvoo kaavojen noudattamista kunnassa sekä huolehtii muun muassa rakennuslupien käsittelystä (Riihimäen kaupunki 2011, 9; Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 241). Ennen kaavan laatimista kunnan on kuitenkin arvioitava suunnittelutarve ja kaavan laatimisen edellytykset (Ympäristöministeriö 2007, 17).

Asemakaavat ja yleiskaavat hyväksytään kaupunginvaltuustossa. Riihimäen kuullessa Hämeen ympäristökeskuksen toiminta-alueeseen, on sillä velvollisuus neuvotella tämän kanssa merkittävistä kaavoitushankkeista ympäristökeskuksen valitusoikeuden vuoksi. Ympäristöministeriön tehtävänä maankäytöllisissä asioissa on kehittää ja ohjata alueiden käytön suunnittelua ja rakennustoimen järjestämistä (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 241).

Maakunnan liiton tehtävänä on maakunnan suunnittelu ja tällöin liitto vastaa maakuntakaavojen laatimisesta ja hyväksymisestä. Maakuntakaavoissa esitetään maankäytölliset ratkaisut 10-20 vuoden aikatavoitteella sekä tavoitteet ja kehittämislinjaukset 20-30 vuoden aikatavoitteella (Ympäristöministeriö 2003, 55). Maakuntakaava toimii ohjenuorana kuntien kaavoituksessa ja se muodostaa asiakirjoineen tärkeän perustan kuntatasoiselle suunnittelulle. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 241-242). Maakuntakaavat ohjaavat seudullisen eli alueellisen tason kaavoitusta ja täten maakuntakaavat tulee vahvistuttaa ympäristöministeriöltä. Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet ohjaavat puolestaan maakuntakaavoitusta. (Riihimäen kaupunki 2012, 9.)

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laaditaan heti kaavahankkeen alussa ja siinä kuvaillaan kaavoituksen tavoitteet, lähtökohdat, valmistelutyön eteneminen, kaavan vaikutusten arviointi, osalliset (Ympäristöministeriö 2003, 67) sekä hankkeen tiedotuskanavat. Kaavan valmisteluvaiheessa tehdään selvityksiä, laaditaan erilaisia vaihtoehtoja, selvitetään mahdollisia vaikutuksia ja arvioidaan niiden laatua. (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 253.)

Valmiit asemakaavaluonnokset on ollut tapana pitää nähtävillä Riihimäellä noin kahden viikon ajan, jotta haluava voi esittää mielipiteensä luonnoksesta (Riihimäen kaupunki 2011, 9). Itse kaavaehdotus kuitenkin pidetään nähtävillä 30 päivän ajan. Poikkeuksena voidaan pitää merkitykseltään vähäisiä kaavoja, joita pidetään esillä 14 päivää. Tänä aikana pyritään myös pitämään yleisötilaisuus. Ehdotusvaiheessa kaupunginvaltuusto pyytää tarpeelliset lausunnot, jotka saadaan lähes kaikissa tapauksissa ympäristölautakunnalta ja terveystalvalvonnalta. Muita kaavan luonteesta johtuen tärkeitä viranomaisia voivat olla esimerkiksi museoviranomaiset, tiehallinto, metsähallitus tai merenkulkulaitos (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 253).

Valitusaika asemakaavasta on 30 päivää, ja ajan loputtua annetaan kuulutus asemakaavan vahvistumisesta. Riihimäellä kaavaprosessi kestää yleensä noin 7-8 kuukautta. Yleiskaavoituk-

sen käsittelyprosessi on aika lailla samanlainen kuin asemakaavojen käsittely, mutta niiden laajemman vaikuttavuuden vuoksi osallisten ja päättäjien vuorovaikutus kaikissa vaiheissa on perusteellisempaa. Kaavojen käsittelyaika on tällöin mahdollisesti pidempi ja siihen liittyy laaja selvitystyö sekä vaikutusarviointi. (Riihimäen kaupunki 2011, 9-10.) Kunnanvaltuusto hyväksyy kaavan (Jauhiainen & Niemenmaa 2006, 255).

Muun muassa tässä opinnäytteessä tehtyä kyselytutkimusta on käytetty palautteen vastaanottoon Riihimäellä voimassaolevasta kävelykatukaavasta sekä muista kehittämisen kohteena olleista liikennejärjestelyistä.

## 2.2 Vuorovaikutus kehittämisessä

Suunnittelun laatua parantaa suunnittelijoiden, päätöksentekijöiden ja osallisten välinen vuoropuhelu. Alusta asti tapahtunut vuorovaikutus tukee osapuolien sitoutumista yhdessä määriteltyihin tavoitteisiin, tuottaa tietoa, ohjaa työn suuntaa sen edetessä ja kontrolloi sen tuloksia. Osallistuminen kehittämisasioissa tuottaa tietoa erityisesti suunnittelujoille, sillä näin he saavat konkreettista tietoa asukkaiden ja muiden kehittämisen vaikutusalueella olevien arkkokemuksista ja tarpeista (Ympäristöministeriö 2007, 11.) Erilaiset näkökannat myös lisäävät osapuolten välistä yhteisymmärrystä ja selkeyttävät päätöksentekoa. (Ympäristöministeriö 2003, 66.)

Suunnitteluhankkeen osallisiksi luetellaan usein erilaiset kunnalliset ja valtiolliset viranomaiset, naapurikunnat, yritykset, järjestöt, koulut, liitot sekä yksityisiä ihmisiä. Täytyy huomioda, että osallisia suunnitteluhankkeissa ovat myös maanomistajat sekä hankkeen vaikutuksen alla olevat alueella asuvat asukkaat sekä mahdollisesti työpaikkoja, joiden työntekoon kaava vaikuttaa. Näilläkin osallisilla on oikeus osallistua kaavojen valmisteluun, arviointiin sekä antaa mielipiteensä niistä. (Ympäristöministeriö 2003, 66-67.)

Vaikka kaupunkisuunnittelussa otetaan nykyään huomioon asukkaiden mielipiteet, pitäisi asukkaita saada vielä lähemmäksi päätöksentekoa. Asukkaiden näkökulmasta heidän elinympäristönsä koskevia päätöksiä tehdään edelleen liian etäältä. Ihanteellinen tilanne olisikin, että kuunneltaisiin ja sovitettaisiin yhteen eri osapuolien näkemykset ja mielipiteet asiasta. Osapuolia voivat esimerkiksi olla virkamiehet, asiantuntijat, yrittäjät sekä totta kai asukasryhmät. (Aura, Horelli & Korpela 1997, 150-158.)

Suunnitteluhankkeen yleisin osallistumismuoto on yleisötilaisuus, jolloin osallistujilla pitäisi olla myös mahdollisuus keskustella suunnittelijan kanssa kahden kesken tarvittaessa. Tilaisuuden aikana on mahdollista hyödyntää osallisten ideoita ja näkemyksiä käyttämällä esimerkiksi pienryhmämenetelmiä vaihtoehtojen löytämiseen tai aivoriiheä ideoiden synnyttämiseen. Ha-

lukkaille voidaan pitää myös kävelykierros kehitettävällä alueella ja selittää kehittämisen vaikutuksia ympäristöön (Ympäristöministeriö 2007, 73). Paneelikeskusteluilla voidaan tuoda esille erilaisia näkökantoja kuin myös foorumissa tai ryhmätapaamisissa. Yksilöille suunnatuissa osallistumismenetelmissä voidaan hyödyntää puhelinkeskusteluja tai henkilökohtaisia tapaamisia. (Ympäristöministeriö 2003, 68.)

Useimmalle lähiympäristöstään kiinnostuneelle henkilölle riittää, että hankkeen keskeisistä vaiheista ilmoitetaan tiedottein ja lehtikirjoituksin. Tiedotustilaisuudessa tai henkilökohtaisissa haastatteluissa toimittajat voivat tehdä tarkentavia lisäkysymyksiä asioista, jotka voisivat kiinnostaa myös muita osallisia. Tiedon jakamiseen ja keskustelun herättelyyn hyvä tapa löytyy Internetistä. Kunnan tai hankkeen sivuilla voidaan tehdä päivityksiä hankkeen eri vaiheista ja niistä voidaan pyytää palautetta esimerkiksi kyselylomakkeiden avulla. (Ympäristöministeriö 2003, 69.)

Kaavan suunnittelussa ja toteutuksessa olennaista on palautteen vastaanotto ja käsittely osallisilta. Erityisesti palautetta osallisilta tarvitaan sen keskeisiin suunnitteluvaiheisiin ja sen tavoitteiden ja vaihtoehtojen määrittelyyn. Palautteen ollessa niin suullisessa kuin myös kirjallisessa muodossa, tulisi se hyödyntää järjestelmällisellä aineiston käsittelyllä. Osallisilta voidaan saada palautetta yleisötilaisuuksissa, neuvotteluissa, tapaamisissa sekä yhteydenottojen tai Internetin välityksellä. Järjestelmällisellä kirjaamisella ja kokoamisella helpotetaan palautteen käsittelyä ja näin palautteista voidaan saada hyötyä kaavan edetessä. Esimerkiksi palaute- ja kyselylomakkeilla palautteet saadaan yhtenäistettyä ja ne helpottavat palautteen käsittelyä. (Ympäristöministeriö 2007, 49.)

### 3 Kaupunkiympäristön suunnittelu

Junttilan mukaan (1995, 9) julkisen kaupunkiympäristön muodostavat kaikille avoimena olevat torit, kadut, aukiot sekä puistot. Niiden laatu ja ominaisuudet vaikuttavat merkittävästi ihmisten jokapäiväiseen elämään ja toimintoihin ja siksi niiden viihtyisyyteen tulisi kiinnittää huomiota. 1900-luvun jälkipuolilla haluttiin keskittyä julkisessa rakentamisessa lähinnä tehokkuuteen, tarkoituksenmukaisuuteen ja taloudellisuuteen. Suomen kaupunkien keskustoja leimaavat edelleen niiden ajoneuvoliikenteen vaatimukset sekä tekninen varustus.

Vastapainona tälle kehittyi 1960-luvulla maailmanlaajuisesti vaatimuksia kaupunkiympäristön viihtyisyydestä. Kaupunkisuunnittelussa haluttiin suosia jalankulkua, ja siksi syntyi useisiin maihin vähitellen kävelykatujen verkostoja. Verkostojen kasvaessa jalankulkukeskuksiksi täytyi myös kaupunkiympäristön elementteihin, kadunkalusteisiin, kadunpäälysteisiin ja istuinten suunnitteluun panostaa. Tuote- ja ympäristösuunnittelulla voidaankin mahdollisesti parantaa rakennetun ympäristön laatua ja parantaa kaupungin imagoa. Koska kaupungin imago

koostuu myös visuaalisista ja sosiaalikuttuurillisista tekijöistä, täytyy ympäristösuunnitteluun eli visuaaliseen osuuteen panostaa. Tähän ei kuulu pelkästään kaupungin yleisilme vaan myös sen toimintojen funktionaalisuus ja yhteensopivuus. (Junttila 1995, 10-37.)

Kaupunkiympäristön suunnittelu käsittää Junttilan (1995, 15) mukaan sekä ympäristö- että tuotesuunnittelua. Näissä katu, tori, aukio, puisto, piha-alue tai jokin muu rajattu ympäristökokonaisuus voi olla suunnittelun kohteena. Jopa kokonainen kaupunki voi olla suunnittelun kohteena. Tuotesuunnittelussa keskitytään yleensä ympäristön esineisiin, kadunkalusteisiin, varusteisiin, päällystuihin sekä kevyisiin rakennelmiin.

Kaupunkitiloista merkittävimpiä ovat perinteisesti olleet torit, aukiot ja kävelykadut. Koska ne ovat luonteeltaan Junttilan (1995,18) sanoin ”suljettuja tiloja”, ne suunnitellaan usein erillisinä kokonaisuuksina. Paikallisessa suunnittelussa tulee ottaa aina huomioon alueen keskenään ristiriitaiset toiminnot ja niiden vaatimat varustukset, jotta fyysinen ympäristö tukee edelleen alueen toimintoja.

Ympäristörakentamisella voidaan vaikuttaa kehityksen suuntaan. Varsinkin suurimmat kehitystyöt aiheuttavat usein ristiriitaa ja vastustusta. Kävelykatuja syntyy yleensä rakentamalla ajoneuvoliikenteelle tarkoitetuista kaduista jalankulkualueita. Tällöin kadut päällystetään jalankulkuliikenteelle sopivaksi ja alueelle tuodaan uusia kalusteita. Ympäristöä suunniteltaessa otetaan huomioon myös erityisryhmien kuten liikuntarajoitteisten tarpeet ja ympäristöstä pyritään tekemään kaikille mieluinen. Uudella visuaalisella ilmeellä pyritään yleensä viestimään alueen muuttuneesta toiminnallisesta luonteesta. Jalankulkualueiden toimivuus edellyttää koko kaupunkirakenteen toimivuutta. (Junttila 1995, 29-46.)

Kaupunkiympäristön toiminnot voidaan jaotella kahteen eri ryhmään. Niin sanottuihin välttämättömiin toimintoihin kuuluvat esimerkiksi käyminen työssä, koulussa ja kaupassa sekä odottaminen bussipysäkillä. Vapaa-ehtoisiksi toiminnoiksi voidaan taas katsoa kaikki vapaa-ajan toiminnot, virkistysmahdollisuudet, käveleminen ja istuminen. Sekä välttämättömät että vapaa-ehtoiset toiminnot ovat riippuvaisia alueensa luonteesta, sijainnista että muista vastaavista tekijöistä. Ne ovat aina sidottuja aikaan ja useimmat toiminnot edellyttävät tiettyjä ominaisuuksia ja varustusta ympäristöltään. (Junttila 1995, 45.)

Tietoa toiminnallisten prosessien luonteesta ja ihmisten käyttäytymisestä tarvitaan vaatimusten huomioon ottamiseksi. Hyvältäkin vaikuttavat suunnitelmat voivat epäonnistua, jos suunnittelu ei perustu oikeaan ja ajankohtaiseen tietoon. (Junttila 1995, 46.)

Pysäköinnin järjestäminen kaupungeissa on usein muodostunut ongelmalliseksi ajoneuvojen määrän kasvaessa jatkuvasti. Pysäköintialueille tuntuu olevan aina enemmän tarvetta, mutta

niillä voi olla kaupunkikuvallisia haittavaikutuksia. Kaupunkikuvaa eivät niinkään rasita kadunvarsipysäköintipaikat, mutta ne eivät useinkaan riitä täyttämään tarvetta. Pysäköintipaikkoihin tulisi kiinnittää erityistä huomiota niiden kaupunkikuvallisten ja toiminnallisten vaikutusten vuoksi. (Junttila 1995, 52.)

Suomen ollessa sitoutunut noudattamaan kestävän kehityksen periaatteisiin, tulee nämä periaatteet ottaa huomioon niin rakentamisessa kuin taloudellisessa kehityksessä. Kestävän kehitys määritellään jatkuvaksi ja ohjatuksi yhteiskunnalliseksi muutokseksi niin maailmanlaajuisesti, alueellisesti kuin paikallisestikin. Sen päämääränä on turvata niin nykyisten kuin myös tulevien sukupolvien mahdollisuudet hyvään elämään. Periaatteet koskevat myös liikennettä, jonka kestävän kehityksen periaatteisiin voidaan lukea erilaisten liikkumismahdollisuuksien turvaaminen ja liikennetarpeen vähentäminen. Ympäristöhaittojen minimoimiseksi kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä on edistettävä, liikenneturvallisuutta parannettava ja kansalaisten vaikutusmahdollisuuksia lisättävä. (Ympäristöministeriö 2003, 12-13.)

### 3.1 Liikenne

Keskustan vetovoimaisuuteen vaikuttavat sen liikennejärjestelyt. Liikkumismahdollisuuksiin tarve lähtee sieltä, missä ihmiset asuvat, käyvät työssä sekä mistä löytyy palveluita. Liikenteen tarpeeseen vaikuttavat myös alueen yritykset ja niiden väliset kuljetustarpeet. Kaavojen laadinnalla ja rakentamisella säännellään tarjontaa ja toimintojen syntyvyyttä. (Ympäristöministeriö 2003, 52 & 86.)

Yhdyskuntarakennetta eheyttämällä eli muun muassa kehittämällä kaikkia liikkumismahdollisuuksia tasapuolisesti voidaan mahdollisesti parantaa keskustojen ja lähipalveluiden elpymistä. Vaikka autoilijoiden oloja parannetaan, tulisi silti kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti panostaa jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden liikkumisolosuhteisiin. Tällä saataisiin mahdollisesti vähennettyä autoriippuvuutta ja henkilöautoilua. Samalla asunnot ja työpaikat rakennetaan tukeutuen jo olemassa olevaan rakenteeseen. Maankäyttö kehittyy hallitusti viheralueita säästäten ja ihmisten päivittäiset matkat lyhenevät pienentäen liikennesuoritetta. (Ympäristöministeriö 2003, 52.)

Päinvastoin yhdyskuntarakenteen hajautuessa taas autoriippuvuus kasvaa syöden joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn suosiota. Teiden lisääntyessä autojen määrät lisääntyvät ja kuljetustarpeet mahdollisesti kasvavat lisäten liikkumista. Hajautuneessa yhdyskuntarakenteessa asunnot ja työpaikat luodaan autoilun varaan kuten myös maankäyttö. Nämä vaikuttavat luonnollisesti elinkeinoelämän siirtymiseen autoilun varaan ja keskustan heikkenemiseen. (Ympäristöministeriö 2003, 52.)

Hyvissä kaupunkikeskustoissa erilaiset liikkumismahdollisuudet kuten joukkoliikenne, jalan- kulku, pyöräily ja henkilöautoilu parhaimmillaan tukevat toisiaan. Tiiviissä keskustassa palvelut voidaan saavuttaa kävellen ja joukkoliikennepysäkkien tulee sijaita keskeisillä paikoilla. Joukkoliikenteellä tulisi päästä aivan keskustojen ytimeen, jolloin henkilöautoliikenne voitaisiin mahdollisesti ohjata keskustaa kiertävälle kehämäiselle väylälle pysäköintipaikkojen kera. Tällä saataisiin mahdollisesti asukkaita tukeutumaan enemmän joukkoliikenteeseen kävelymatkan ollessa lyhyempi ydinkeskustaan kuin omalla autolla saapuessa. (Ympäristöministeriö 2003, 84.)

### 3.1.1 Joukkoliikenne

Kuntien tulee määritellä alueensa joukkoliikenteen palvelutaso ja tehdä yhteistyötä muiden kuntien kanssa. Tällöin mietitään eri henkilöliikennemuotojen yhteensovittamista joukkoliikennepalveluja tuottaessa eri väestöryhmät huomioon ottaen. Ostoliikennepalveluita voidaan tuottaa myös toisen kunnan alueelle. (Ympäristöministeriö 2003, 62.)

Joukkoliikenteen edellytykset riippuvat aika lailla kaupungin koosta ja yhdyskunnan muodosta. Isommissa yhdyskunnissa joukkoliikenne voi nousta kilpailijaksi yksityisautoilulle, mutta pienemmissä kaupungeissa sen rooli on turvata liikkumisen peruspalveluita. Joukkoliikenne voi myös olla kaupunkikeskustoille hyvä juttu, sillä esimerkiksi Helsingissä 63 % ostoksille tulleista ihmisistä tuli tutkimuksen mukaan keskustaan käyttäen joukkoliikennettä (Ympäristöministeriö 2003, 82; Lindblom & Puolanto 1994.)

Maankäytön suunnittelulla voidaan vaikuttaa joukkoliikenteen hoitokustannuksiin. Tällöin tärkeimpiä huomion kohteita ovat liikennöinnin sujuvuus ja sen nopeus. Edulliseksi julkisen liikenteen tekee sen kyky kuljettaa useampia ihmisiä kerralla aina taksiautoista lähiliikennejuniin. Sopiva joukkoliikenneratkaistu riippuu matkustajamäärästä, joihin pystytään vaikuttamaan maankäytöllä eli kuinka hyvin liikenne ja maankäyttö sovitetaan yhteen. (Ympäristöministeriö 2003, 84.)

Joukkoliikenteelle ihanteellisin yhdyskunta on tiivis ja eheä. Tällöin maankäyttö on yhtenäistä ja joukkoliikennereittien pysäkkien ja terminaalien tulisi sijaita liikennettä tarvitsevien toimintojen vaikutusalueella. (Ympäristöministeriö 2003, 84.)

### 3.1.2 Kävelykadut, kävelypainotteiset alueet ja pyöräily

Kuten nimikin kertoo, kävelykadut ovat jalankulkua suosivia alueita. Tällöin autoliikenteen määrä ja nopeusrajoituksia on mukautettu kävelyalueen ehtojen mukaan, ja jalankulkuolosuhteet ovat normaalia katurakennusta paremmat. Kävelykadulla ei ole myöskään suojateitä, ja moottori-



ajoneuvojen pääsyä alueelle on usein rajoitettu esimerkiksi matalilla reunakivillä, kouruilla tai pollareilla. (Reihe & Kallio 2004, 12.) Pysäköintiä on rajoitettu vain tietyille alueille kävelypainotteisilla kaduilla. Kävelypainotteisissa keskustoissa osa autoilusta korvaantuu jo sillä, että useammassa paikassa asioiva pysäköi yleensä vain kerran ja hoitaa asiansa kävellen paikasta toiseen (Ympäristöministeriö 2003, 80). Lisäksi ympäristöministeriön mukaan (2003, 209) esimerkiksi Helsingin keskustassa on tutkittu jalan tulleiden tai joukkoliikennettä käyttävien kuluttajien käyvän useammassa liikkeessä kuin autoilijoiden ja kuluttaen samalla keski-vertoa suuremman rahasumman.

Yhteistyötä tulisikin tehdä kauppojen, muiden palveluiden ja viranomaisten kanssa, jotta kävelykadusta saataisiin luontainen asiointipaikka. Ominaista kävelykadulle on monipuolinen toimiala- ja liiketarjonta ja palveluiden myöhäinen aukiolo. Kiinteistöjen lyhyet julkisivut elävöittävät näkymää sillä pitkät ei-kaupalliset osuudet eivät tee hyvää alueen rytmiikalle. (Kasso 1995, 68-69.) Kävelykatu ei saisi kuitenkaan olla irrallinen tila tai umpikuja, vaan sen pitäisi johtaa paikasta toiseen. Näin saataisiin sen käyttäjistä tavallaan yksi liikennevirta. Vaikka tavaraliikenne tarvitsisikin tilaa kadulle kuljettaakseen tavaroita liikkeisiin, ei kadusta saisi silti tehdä liian leveää, sillä se ei luo helposti hyvää kävely-ympäristöä. Erilaiset torit, aukiot ja oleskelupaikat täydentävät kävelypainotteisia ympäristöjä. (Ympäristöministeriö 2003, 87-88.)

Yhden pääkadun varteen rakennetuissa keskustoissa kävelykatu ja sitä ympäröivä keskustakehä eivät välttämättä ole luontevia. Kävelykadun kannattaisikin ennemmin olla lyhyt, tiivis ja paljon palvelutarjontaa sisältävä kuin vähäliikkeinen ja laaja alue (Kasso 1995, 70). Pääkadulle pitäisi saada korvaava autoliikenteen yhteys tai muuten kävelykatu ei onnistu. Pääkadun liikennettä voidaan toki rauhoittaa ja kävely- ja pyöräilyoloja muokata kävelypainotteisemmaksi, jos suoranainen kävelykatu ei ole sopiva vaihtoehto keskustan rakenteesta johtuen. Jotta ympäristöstä saataisiin kävelypainotteinen, tulisi autoilijoiden nopeuksia rajoittaa pihakatua muistuttavalla katumallilla ja antaa jalankulkijoille mahdollisuus ylittää tie mistä kohti hyvänsä. (Ympäristöministeriö 2003, 88, 211.)

Heikkilän, Santasalón ja Karppisen (1996) mukaan keskustojen osittainen rauhoittaminen autoliikenteeltä kävelykeskustoiksi, kaupunkikulttuurin vaaliminen sekä kaupungin sosiaalisen sisällön tukeminen ovat keinoja palauttaa keskustan elävyys. Kävelykaduilla ja kaupunkikeskustan kohentamisella on sosiaalista merkitystä, ja Gehlin (1987) mukaan kävelykatujen määrä ja kaupungilla oleskelevien määrä kasvavat samassa suhteessa. Erilaiset Suomen ilmastolta suojaavat ja hyvin suunnitellut maanalaiset tilat, katokset ja tuulensuojat voivat tehdä kävelystä miellyttävämpää. Suomessa pahimpia esteitä kävelykeskustojen rakentamiselle ovat kuitenkin olleet varojen puutteet sekä asenteet. Erityisesti liike-elämä suhtautuu varauksellisesti kävelykeskustoihin.

Kävelemistä ei pidä tarkastella pelkästään liikennemuotona, sillä kävely ympäristössä voidaan nähdä myös omanlaisena elämyksenä. Sen vuoksi olisikin tärkeää kiinnittää huomiota kävely-ympäristön laatuun ja turvallisuuteen, jotta siitä saataisiin mahdollisimman houkutteleva liik-kumismuoto. Miellyttävässä kaupunkiympäristössä, jossa on erilaisia virikkeitä, voidaan hel-pommin taittaa pidempääkin matkaa kuin epämiellyttävässä ympäristössä. Virikkeellistä ym-päristöä voivat olla esimerkiksi kaupunkikuvalliset paikat kuten torit tai aukiot, merkkiraken-nus tai muuten vain miellyttävä kauppapaikka. Kävelijälle mieluisassa yhdyskunnassa kaiken tulisikin olla tiiviisti lähellä ja toimintoja tulisi olla monipuolisesti. (Ympäristöministeriö 2003, 78-80.)

Suomessa sääolot vaikuttavat pyöräilyn mielekkyyteen ja pyöräilyä harrastetaankin usein lä-hinnä keväällä, kesällä ja syksyllä. Väylien syys- ja talvikunnossapito vaikuttavat niin pyöräili-jöiden turvallisuuteen kuin myös pyöräilyn mukavuuteen. Pyöräilylle kannattavin yhdyskunta on tiivis, josta palvelut löytyvät läheltä. Pyöräily tarvitsee kävelyä enemmän sille suunniteltu-ja yhtenäisiä reittejä ja verkostoja. Katkoksia ei saisi olla ja esimerkiksi kaupunkikeskustojen vilkas autoliikenne ei ole välttämättä turvallisin paikka taittaa matkaa pyörän selässä. Hyvin suunnitelluissa kävelykeskustoissa pyöräily voi olla sekä miellyttävää että turvallista. (Ympä-ristöministeriö 2003, 80-81.)

### 3.1.3 Pysäköinti

Reihen ja Kallion mukaan (2004, 13) kaupunkikeskustoissa pysäköintipolitiikalla pyritään oh-jaamaan henkilöautojen määrää liikenteessä. Kaavoituksella ohjataan pysäköintipaikkojen määrää ja sijaintia sekä säännellään tonttien ja kiinteistöjen pysäköintipaikkatarjontaa. Pysä-köintialueiden ei tarvitse sijaita suoraan kiinteistön tontilla, vaan autopaikat voidaan osoittaa kohtuulliselle etäisyydelle kiinteistöstä maksua vastaan.

Katualuetta ei voida osoittaa kaavassa autopaikoiksi kortteleille, mutta katuverkon pysäköin-timahdollisuudet voidaan ottaa huomioon kaava-alueen autopaikkatarvetta määriteltäessä. Pysäköintipaikkojen määrää ei ole säädetty valtakunnallisilla ohjeilla, vaan ne ovat jokaisen kunnan päätettävissä. Useissa kaupungeissa on säädetty tietyt vähittäisnormit, kuinka paljon tulee olla pysäköintipaikkoja asuntojen ja työpaikkojen yhteyteen. Enimmäisnormia käyte-tään taas lähinnä keskusta-alueilla tai muilla vastaavilla tarkkaa sääntelyä vaativilla alueilla. Normiin vaikuttavat usein alueen sijainti ja joukkoliikenneyhteydet. (Reihe & Kallio 2004, 14-15.)

Runsas pysäköintipaikkojen tarjonta ja niiden halpa hinnoittelu voivat lisätä keskustan liiken-nemääriä ja vaikeuttaa pysäköintiä. Vaikeat pysäköintimahdollisuudet voivat ohjata ihmisiä

taas asioimaan keskustan ulkopuolella. Lyhytaikaisilla pysäköintipaikoilla suositetaan keskustan liike-elämää. (Ympäristöministeriö 2003, 194.)

Kadunvarsipysäköinti on usein ongelmallista kaupunkikeskustoissa tilan puutteen vuoksi. (Reihe & Kallio 2004, 21). Kadunvarsipysäköinnistä aiheutuva paikan etsintä ja pysäköinti voivat vaikeuttaa muiden liikkumista liikenteessä ja haitata liikenneturvallisuutta muun muassa näköesteenä ollessa suojatielle. Kadun talvikunnossapito voi vaikeutua autojen ollessa pysäköitynä ja se on yksi syistä, miksi kadunvarsia suositellaan lyhytaikaiseen pysäköintiin. (Ympäristöministeriö 2003.)

Kadunvarsipysäköintiä kuitenkin puolustetaan samoista syistä, kuin sitä vastustetaan. Pysäköinnistä kapenevat kadut rajoittavat luonnollisesti autoilijoiden nopeuksia, jolloin myös liikenneturvallisuus on parempi. Se myös säästää alueita piha-alueilta, jolloin voidaan panostaa paremmin pihojen suunnitteluun. Kadunvarsipysäköinti voi myös säästää kustannuksia, sillä katuja ei tarvitse päällystää erikseen pysäköinnin vuoksi. (Ympäristöministeriö 2003.)

### 3.2 Kaupunkikeskustojen viihtyvyys

Hyvän kaupunkikeskustan tulisi muodostua perinteiseksi työpaikka- ja palvelukeskukseksi, joka toimii samalla kulttuurin ja hallinnon keskuksena. Keskustan tulisi olla virikkeellinen, viihtyisä, toimiva ja turvallinen, hyvin saavutettava eri kulkuvälineillä ja liikuntaesteetön toimivine tavarahuoltoineen. (Kasso 1995, 64.)

#### 3.2.1 Keskustan elävyys

Vireä keskus sisältää monenlaisia toimintoja, muun muassa tavarataloja, vaatetus- ja jalkineiliikkeitä, kirjakauppoja, optikon- ja kultasepäniikkeitä, kukkakauppoja, urheiluliikkeitä, kemikaalikauppoja, apteekkeja ja muita erikoistavarakauppoja. Kaupunkikeskustan kehitymiselle ratkaisevana tekijänä onkin erikoistavarakaupan menestys. Kuluttajille mieluisaa on monipuolinen tarjonta ja erilaiset vertailumahdollisuudet. Keskustan kaupallisiin palveluihin kuuluvat ravintolat, kahvilat, elokuvateatterit sekä toimiva liikenne sopivine pysäköintijärjestelyineen. Varsinkin pienkauppojen elinkelpoisuus on usein riippuvainen pysäköintimahdollisuuksista ja niiden toimivuudesta. Keskustan kilpailijana toimivat sen ulkopuolelle sijoittuvat kauppakeskukset. (Kasso 1995, 62.)

Keskustan elinvoiman hiipuessa sen palvelut hajautuvat, liikkuminen lisääntyy ja henkilöautojen osuus liikenteessä kasvaa (Ympäristöministeriö 2003, 86). Kaupunkikeskustojen elvyttämiseen tulisi pyrkiä, jotta kaupunkia saataisiin kehitettyä niin kulttuurillisesti että sosiaalisestikin. Erityiset kauppakeskukset kaupunkikeskustoissa ja niiden laidoilla imevät kaupallisen

voiman muulta keskusta-alueen vähittäiskaupalta. Tämä aiheuttaa epätasapainoa keskustan kaupunkimaisemassa, mutta myös yksiarvoistaa kaupunkitilaa. (Andersson 1993, 99-104.)

Keskustan elävyyteen vaikuttavat sen asumis- ja työmahdollisuudet. Keskusta-asumiselle on nykyään kysyntää erityisesti ikääntyvillä ja yksinasuvilla ihmisillä, jotka haluavat asettua palveluiden läheisyyteen. Keskustassa asujat tarvitsevat vähemmän henkilöautoa kuin kauempana palveluista asuvat. Muutenkin monipuoliset kulkumuodot keskustaan parantavat elämää ja liike-elämän ostovoimaa. (Ympäristöministeriö 2003, 86-87.)

Yleisin syy tulla keskustaan on tulla kohtaamaan muita ja oleskelemaan muiden ihmisten kanssa. Kohtauspaikoiksi sopivien tilojen lisäksi tarvitaan myös kauppoja ja palveluja. Monipuolinen keskustan palvelutarjonta voi tehdä keskustasta menestyvän. Tällaisia toimintoja voivat olla erilaiset erikoiskaupat, tavaratalot, päivittäistavarakaupat, kahvilat, ravintolat, teatterit, elokuvateatterit, museot sekä näyttelyt. Kauppa-, viihde- ja kulttuuripalvelut täydentävät toisiaan. Kauppaa käydään ympäristöministeriön mukaan enemmän päivällä ja viihteseen turvaudutaan ennemmin illalla. (Ympäristöministeriö 2003, 87.)

### 3.2.2 Kaupankäynti ja asiakkaat

Liikennettä syntyy lähes aina palveluja käytettäessä ja tehtäessä ostoksia. Liikenteen aiheuttajana voi olla tällöin joko kuluttaja tai tätä palveleva taho, jolloin tavara pitää hakea ostajalle tai se kuljetetaan tälle. Suomessa kotiinkuljetusten määrä on vähäinen ja siksi asiakas hakeutuukin yleensä palveluiden ja kauppojen äärelle. Tällöin olennaista on kauppapaikkojen sijainti, joka taas vaikuttaa liikenteen määrään ja suuntautumiseen. (Ympäristöministeriö 2003, 88.)

Kunnissa palvelut on pyritty järjestämään hierarkkisesti keskustoihin ja mahdollisesti alakeskuksiin. Lähikaupat tyydyttävät perustarpeet, mutta erikoisliikkeitä tarvittaessa mennään keskustaan ja isompia eriä tarvittaessa tukeudutaan kauppakeskuksiin. Kaupassa käynti ei niinkään enää noudata hierarkkista ajattelua, vaan ollaan valmiita menemään tekemään ostoksia kauemmaksikin kenties vapaa-ajanviettomahdollisuuksien tai uusien elämysten perässä. (Ympäristöministeriö 2003, 88.)

Keskustaan sijoittuvat usein koko kunnalle edullisiksi muodostuneet palvelut. Koko Riihimäen seudulla toimii yli 2000 yritystä, joissa on mukana myös paljon kansainvälisesti tunnettuja toimijoita (Hämeen liitto 2006, 15). Kaupallisten palveluiden sijoittamisen ehtoina usein ovat niiden jakeluliikenteen yhteydet. Keskustalle luonteovia toisiaan tukevia toimintoja ovat kauppakeskukset, tavaratalot, erikoistavarakaupat, muotiliikkeet sekä ravintolat. (Ympäristöministeriö 2003, 90.)

Kaupan rakenne voidaan jakaa kahteen osaan eli tukkukauppaan ja vähittäiskauppaan. Vähittäiskauppa voidaan jakaa vielä kahteen alaluokkaan, jotka ovat päivittäistavarakauppa ja erikoistavarakauppa. Lisäksi kauppa voidaan jakaa vielä kolmeen osaan, joita ovat keskustakauppa, lähikauppa tai liikenteen mukaan suuntautuvaa kauppaa. (Kasso 1995, 33.)

Päivittäistavaralla tarkoitetaan elintarvikkeiden ohella myytäviä tuotteita, jotka ovat yksiköhinnoiltaan edullisia ja joita on totuttu ostamaan elintarvikkeiden yhteydessä. Päivittäistavarakauppoihin voidaan lukea elintarvikkeiden erikoisliikkeet, lähikaupat, supermarketit ja hypermarketit. Lisää päivittäistavaramyymälä tyyppejä ovat kioskit, huoltoasemamyymälät, kauppahallit, torimyymälät, tavaratalot, halpahallit, tehtaanmyymälät ja noutotukut. Päivittäistavarakaupoissa asioidaan keskimäärin 4-5 kertaa viikossa ja suurin osa ostoksista tehdään perjantaina ja lauantaina. Lisäksi päivittäistavarakauppojen ostotapahtumista yli puolet tehdään autoa käyttäen. Päivittäistavarakaupassa on Suomessa erilaisten ryhmittymien kilpailua muun muassa kaupparyhmittymien K-Ryhmä, S-ryhmä, Elanto ja Stockmann välillä. (Kasso 1995, 21-37.)

Ne toimialat jotka jäävät päivittäistavarakaupan ulkopuolelle luokitellaan usein erikoistavarakaupaksi. Tällaisia ovat esimerkiksi vaatekaupat, autokaupat, kirjakaupat, kemikaalikaupat, kenkäkaupat ja rautakaupat. Erikoistavarakaupaksi voidaan luokitella myös konditoriat, liha-kaupat, kalakaupat, herkkutavarakaupat ja alkoholijuomien erikoisliikkeet. Erikoistavaraliikkeet voidaan jakaa erilaisiin myymälätyyppeihin kuten erikoisliikkeisiin, tavarataloihin, halpahalleihin, tehtaanmyymälöihin, kioskeihin tai liikennehakuisiin suurmyymälöihin. Toisin kuin päivittäistavarakaupoissa, suurin osa erikoistavaroistoksista tehdään kaupunkikeskustoista ja ostokset painottuvat viikonloppuihin. Erikoistavaroiden osteluun liittyy myös tuotteiden katseilu ja vertailu sekä useammassa liikkeessä asiointi ennen lopullisen ostopäätöksen tekemistä. Ostosten tekemiseen liittyy elämysten kokeminen ja siksi erikoistavaraliikkeet sopivatkin hyvin ydinkeskustoihin, kävelykaduille ja kävelykeskustoihin. Erikoistavaraliikkeille ominaista on ketjuuntuminen ja kilpailua käydäänkin usein enemmän ketjujen kuin yksittäisten liikkeiden välillä. (Kasso, T. 1995, 33-42.)

Kaupunkikeskustojen liiketarjontaa voivat kuitenkin rajoittaa keskustoille ominaisen korkeat vuokrat tonteista ja toimitiloista. Kaupan yritykset hakeutuvat oman maksukykyensä mukaan joko keskustan alueelle tai sen ympärille. (Kasso 1995, 64.)

#### 4 Kyselytutkimus

Ongelmanratkaisuun voidaan käyttää empiiristä eli havainnoivaa tai teoreettista tutkimusta. Teoreettisen tutkimuksen perusteella kehitellään empiirisen tutkimuksen menetelmät. (Heikkilä 1998, 13.)

Tutkimuksessa on usein teoriasta johdettu hypoteesi eli olettaus, jonka toteutumista testataan. Olettamuksen sijaan voidaan etsiä myös selvitystä johonkin ilmiöön tai etsiä ratkaisua johonkin ongelmaan. Tavoitteena onkin löytää vastauksia tutkimusongelmaan, jonka voi usein tiivistää kysymyksen muotoon. (Heikkilä 1998, 13-14.) Alueiden kehittämishankkeissa tutkimuksen perustehtävänä on kehittää hankkeen suunnitelmamallia suunnittelijan näkökulmasta suunnitteluprosessin tarpeita varten. (Keränen 2001, 16).

Jotta tutkimuksesta saataisiin onnistunut, tulisi kohderyhmä rajata järkevästi ja miettiä tutkimukselle sopivin tutkimusmenetelmä. Tähän vaikuttavat ratkaisevasti juuri tutkimusongelma ja tutkimuksen tavoitteiden määrittely. Tutkimuksen kohteena on perusjoukko, josta voidaan tehdä kokonaistutkimus tai otantatutkimus. Kokonaistutkimuksessa koko perusjoukko on tutkimuksen kohteena, kun taas otantatutkimuksessa vain osa perusjoukosta otetaan tutkimukseen. (Heikkilä 1998, 14.)

Tutkimusaineistoksi kutsutaan käsittelemättömiä tietoja, jotka on hankittu empiiristä tutkimusta varten. Primaarinen tutkimusaineisto on kerätty nimenomaan tutkimusta varten, kun taas sekundaarinen on hankittu jostain muuta tehtävää varten. Koko tämä tutkimus- eli havaintoaineisto muodostuu tutkimusyksiköistä eli kaikista tutkimuksen kohteena olevista tiedoista. Tällaisia ovat esimerkiksi henkilöt, yritykset tai tuotteet. Mitattavia suureita tai ominaisuuksia eli muuttujia voivat olla esimerkiksi sukupuoli, ikä, kotipaikka, ansiotulot sekä tyytyväisyys liikkeestä saatuun palveluun. (Heikkilä 1998, 14.)

Tutkimuksia voidaan jakaa erilaisiin tyyppeihin niiden ominaisuuksien ja tarkoituksien mukaan. Kartoittavaa tutkimusta käytetään usein esitutkimuksena, sillä sen tarkoituksena on lähinnä valaista ongelman laatua ja saada suuntaviivoja tutkimuslomakkeen kysymyksiin. Kuvailevassa eli deskriptiivisessä tutkimuksessa tarvitaan laajaa aineistoa. Se on usein empiirisen tutkimuksen perusmuoto ja siinä pidetäänkin hyvin tärkeänä tulosten luotettavuutta, tarkkuutta ja yleistettävyyttä. Kuvailevia tutkimuksia voivat olla esimerkiksi mielipidetiedustelut sekä erilaiset tilastoselvitykset. (Heikkilä 1998, 14.)

Empiiriset tutkimukset voidaan jakaa vielä aikaperspektiivissä. Tällöin tarkastelunäkökulmina ovat poikkileikkaustutkimus ja pitkittäistutkimus. Poikkileikkaustutkimus on usein kertaluonteinen ja se otetaan tiettyä aikaa. Pitkittäistutkimuksessa halutaan sen sijaan tutkia saman

kohderyhmän ominaisuuksien muutoksia eri ajanhetkinä. Tutkimusasetelma voidaan pitää intensiivisenä eli enintään muutaman tapauksen perusteellisena tutkimuksena taikka ekstensiivisenä, jolloin tutkimus on laajasti kattava, mutta vain pintaraapaisu. (Heikkilä 1998, 15-16.) Riihimäellä toteutetussa kyselytutkimuksessa on käytetty nimenomaan poikkileikkaustutkimusta.

#### 4.1 Määrällinen ja laadullinen tutkimus

Kvantitatiiviselle eli määrälliselle tutkimukselle tyypillisiä aineistonkeruumenetelmiä ovat erilaiset lomakekyselyt, selvästi rakenteelliset haastattelut, systemaattinen havainnointi sekä kokeelliset tutkimukset. Näiden vuoksi sitä voidaan nimittää myös tilastolliseksi tutkimukseksi. Määrällisessä tutkimuksessa pyritään selvittämään asioiden välisiä riippuvuuksia tai tapahtuneita muutoksia. Vartenotettavia tuloksia varten tarvitaankin kvantitatiivista menetelmää käytettäessä suuria otoksia ja valmiiksi tehtyjä tutkimuslomakkeita, joissa on vastausvaihtoehtoja. Tällöin tulokset on myös helppo taulukoida ja niitä voidaan kuvata erilaisilla kuvioilla ja taulukoilla. Asioiden ja ilmiöiden syiden selvittäminen on kuitenkin hankalampaa määrällisessä tutkimuksessa, mutta asioiden nykytilanne voi olla hyvinkin nähtävissä. (Heikkilä 1998, 13-16.)

Tieteellisessä tutkimuksessa on pyrkimys selvittää tutkimuskohteidensa lainalaisuuksia sekä toimintaperiaatteita. Kvalitatiiviselle eli laadulliselle tutkimukselle ominaisia aineistonkeruumenetelmiä ovat henkilökohtaiset haastattelut ja ryhmähaastattelut, valmiit aineistot ja dokumentit sekä osallistuva havainnointi. Näillä menetelmillä pyritään ymmärtämään paremmin tutkimuskohdetta. Laadullisessa tutkimuksessa saadaankin selityksiä jonkin asian tai ilmiön käytökselle, mutta siitä ei voida tehdä yleistyksiä pienen tutkimusotoksen vuoksi. Kvalitatiivisessa tutkimuksessa pyritään hyödyntämään myös psykologian ja käyttäytymistieteiden oppeja. Laadulliset menetelmät sopivat hyvin toiminnan kehittämiseen sekä vaihtoehtojen etsimiseen. (Heikkilä 1998, 13-16.)

#### 4.2 Kyselyn toteuttajat ja kohderyhmä

Kyselytutkimuksen tekivät keskenään yhteistyössä Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy, ViRiKe ry, Riihimäen-Hyvinkään Kauppakamari, Riihimäen Yrittäjät ry, Laurea ammattikorkeakoulu ja Riihimäen kaupunki. Kyselyn rakenne ja sisältö suunniteltiin yhdessä kokouksessa, joka järjestettiin Riihimäellä 27.8.2012. Kyselyn muotoilu, toteutus ja analysointi olivat opinnäytetyön tekijän vastuulla.

Pääasiallinen tehtävänantaja oli Riihimäen Tilat ja Kehitys Oy, joka on Riihimäen kaupungin omistama elinkeinoyhtiö. Sen tarkoituksena on tarjota toimitiloja ja rakennuttaa tiloja edis-

tääkseen yritysten toimintaedellytyksiä. (Riihimäen tilat ja kehitys 2013.) ViRiKe ry eli Riihimäen kaupunkikeskusyhdystys on aktiivinen vaikuttaja Riihimäellä ja sen pyrkimyksenä on vahvistaa Riihimäen kaupunkikeskustan elävyyttä, viihtyisyyttä sekä parantaa keskustan toimijoiden yhteistyötä. ViRiKe pyrkii myös kehittämään Riihimäen keskustan toiminnallisuutta ja kaupunkikuvallista tasoa (Virike 2013.) Riihimäki-Hyvinkään kauppakamari on alueellinen vaikuttamis- ja verkostoitumisorganisaatio, joka tarjoaa jäsenilleen eli pääasiassa yrittäjille, yrityksille tai sellaisiksi pyrkiville asiantuntija- ja tiedonvälittäjäpalveluiden lisäksi ajankoh- taista koulutusta. Se antaa alueensa yrittäjille mahdollisuuden olla mukana aluettaan koske- vassa päätöksenteossa. (Riihimäki-Hyvinkään kauppakamari 2013.) Riihimäen yrittäjät ovat Suomen yrittäjien paikallisyhdistys, joka haluaa parantaa alueellaan yrittäjien asemaa sekä yrittämisen edellytyksiä. Tavoitteeksi he lukevat menestyvien yritysten ja yrittäjien määrän lisääntymisen sekä heidän asemansa parantamisen. (Suomen yrittäjät 2013.)

Kysely kohdistettiin Riihimäen keskustassa toimiville yrittäjille, kiinteistönomistajille sekä kaupoissa asioiville kuluttajille. Lomakkeilla haluttiin saada näkemyksiä ja mielipiteitä tämän hetkisestä keskustan liiketoiminnallisesta ja liikenteellisestä tilanteesta vastanneiden näkö- kulmasta, sillä parhaiten alueestaan tietävät siellä ahkerasti asioivat. Lomakkeisiin ei asetet- tu mitään tiettyä ikä- tai sukupuolirajoitetta tai muuta kohderyhmää rajaavaa tekijää. Haas- tatteluissa kohderyhmä rajattiin ennalta mainittuihin keskustan avainhenkilöihin, jotka ovat toimineet jo pitkään Riihimäellä.

#### 4.3 Kyselyn tarkoitus

Kyselytutkimuksen tarkoituksena oli löytää ratkaisuja ja keinoja, joilla parannettaisiin Riihi- mäen keskustan toimivuutta ja viihtyisyyttä (Tiedote 2012). Kyselyn kohderyhmänä olivat pääasiassa Riihimäen keskustan toimijat, yrittäjät sekä kiinteistöjenomistajat. Keskustassa asioivien kuluttajien mielipide haluttiin kuulla mahdollisesti toteutettavasta kävelykatukaa- vasta sekä keskustassa asioimisajankohdista oman kyselylomakkeensa avulla. Kyselyyn kuului myös keskustan avainyrittäjien henkilökohtainen haastattelu, jonka pohjana on yrittäjien ja kiinteistönomistajien tutkimuskyselylomake, mutta jossa sovelletaan kvalitatiivisia tutkimus- menetelmiä.

Survey-tutkimuksen (Heikkilä 1998, 19) toteutus ja sen tulokset huomioidaan mietittäessä keskustan liikennejärjestelmän uutta suunnitelmaa (Tiedote 2012). Kyselyn avainkysymykset olivat kävelykadun tai kävelypainotteisen keskustan mahdollinen toteutus, parkkipaikkojen uudelleen sijoitus sekä keskustan yleinen vetävyys. Vastaavanlainen tutkimus on tehty vuonna 1998, joka toteutettiin kotitalouksiin lähetettynä kyselynä. Toteutetussa kyselyssä haluttiin kuitenkin tietää lähinnä asukkaiden mielipide Riihimäen kaupungin viihtyisyydestä ja turvalli- suudesta eikä liikenteen käytännön järjestelyistä. Kävelykadun kaavaa on yritetty toteuttaa



aikaisemmin vuonna 2000, mutta tällöin suunnitelmaa ei hyväksytty erinäisistä syistä (Riihimäen kaupunki 20005, 13).

#### 4.4 Tutkimuksen ja lähteiden pätevyys ja luotettavuus

Lähdekirjallisuus koostuu pääasiassa vanhemmista teoksista, koska uudempia teoksia ei juuri ole ja niitä on vaikea saada. Tämä totta kai johtaa siihen, että osa opinnäytetyössä käytetyssä aineistosta on tiedoltaan jo vanhentunutta, mikä vaikuttaa negatiivisesti aineiston luotettavuuteen. Mielestäni tiedot pitivät kuitenkin hyvin paikkansa peilattuna nykytilanteeseen, ja sekä uudesta että vanhemmasta kirjallisuudesta löytyi hyvin paljon yhtäläistä tietoa. Tämä johtunee osittain aihe-alueesta, sillä maankäytön suunnitteluun vaikuttava politiikka ei ole luonteeltaan kovinkaan vaihtuvaa.

Tutkimuksen validiteetti eli pätevyys (Heikkilä 1998, 29) on tässä tutkimuksessa hyvä. Vastauksia saatiin haluttuihin kysymyksiin ja kysymykset oli kohdistettu asioihin, joihin haluttiin parannuksia Riihimäen keskustan ja sen liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Kysymyksiä olivat tekemässä hankkeen avainhenkilöt ja ammattilaiset ja täten jokaisella kysymyksellä on ollut määritetty tarkoituksensa.

Kyselytutkimuksesta saatu materiaali käytiin huolellisesti läpi, ja vastaukset taulukoitiin niiden alkuperäisessä muodossa. Mahdollisia virheitä on tullut vaiheessa, jossa yhdisteltiin vastauksia yhtenäisiin luokkiin taulukoihin, jotta saatiin niiden sisällöstä paremmin selkoa. Tutkimukseen odotettiin ja myös saatiin yhteensä 252 vastausta, mikä mielestäni lisää tutkimuksen ja tuloksien pätevyyttä ja luotettavuutta.

Luotettavuutta lisää erilaisten tulosten purkuvaihtoehtojen käyttäminen. Kaikkiin lomakkeisiin ja niiden kysymyksiin tehtiin aluksi samanlaiset taulukot, jotka sitten muokattiin vastauksen luonteesta johtuen tarkoituksenmukaisemmiksi. Esimerkiksi kuvio 4:sen vastauksia purettaessa jouduttiin käyttämään lopuksi erilaista taulukointityyppiä, jotta hyvin hajanaisista vastauksista saatiin luotua yhdenlainen kuva. Itse tutkimusta voidaan pitää myös luotettavana tutkimuksen ollessa uudelleen toteuttamiskelpoinen milloin vain, melkein missä vain ja kenen tahansa tekemänä (Heikkilä 1998, 30). Täysin vastaavia tutkimuksia ei ole kuitenkaan aikaisemmin tehty Riihimäen seudulla, joten ei ole vertailuarvoja. Vertailu muiden kaupunkien mahdollisissa vastaavanlaisissa tutkimuksissa ei aja myöskään asiaansa johtuen alueiden rakenteellisista ja kulttuurillisista eroista.

Tutkimuksen tuloksia tarkasteltaessa on mahdollinen puolueellisuuteni tutkitun kaupungin asukkaana ja täten mahdollisesti tahaton tuloksien vääristely on otettava huomioon. Tämä on

totta kai pyritty ottamaan huomioon ja tuloksia on pyritty tarkastelemaan kriittisesti. On siis saatettu nähdä vain asioita, joita haluttiinkin alun perinkin nähdä.

Vaikka vastauksia saatiin paljon, jäi niitä myös paljon saamatta niin yrittäjiltä kuin asiakkailta. Tämä voi vaikuttaa tuloksien sattumanvaraisuuksiin ja täten myös luotettavuuteen eli reliabiliteettiin (Heikkilä 1998, 30). Varsinkin haastatteluissa tämä on voinut tulla esille johdattelemalla tahattomasti kysymyksiin tietynlaisia vastauksia.

Tutkimuksessa rajattiin kohderyhmät yrittäjiin, kiinteistönomistajiin ja keskustassa asioiviin. Kohderyhmää ei ole muuten rajattu muuten kuin haastateltavissa, joissa haluttiin selvästi Riihimäen keskustan avainhenkilöitä. Vastauksia ei tullut vain yhdeltä toimialalta vaan useammalta eri toimialalta ja näiden asiakkailta. Tämä lisää tässä tutkimuksessa luotettavuutta, sillä esimerkiksi vain yhden liikkeen asiakkailta olisi saattanut tulla yksiselitteinen mielipide vaikka Riihimäen pysäköintipaikkatilanteesta.

#### 4.5 Kyselyn toteutus

Kysely toteutettiin pääasiassa kvantitatiivisena tutkimuksena ja se tehtiin informatiivisena kyselynä (Heikkilä 1998, 18). Kyselyn aineisto kerättiin yrityksille ovelta ovelle jaettavalla kyselyllä, joka haettiin takaisin saman viikon aikana. Tähän päädyttiin, sillä sen ajateltiin olevan tehokkain ja koska haluttiin mahdollisimman suuri vastausprosentti asian tärkeyden vuoksi. Alkuun mietittiin myös sähköpostin ja perinteisen postin välityksellä lähetettävää kyselylomaketta, mutta todettiin niiden olevan liian helposti sivuutettavia. Käytetty kyselymenetelmä oli hyvin työläs, sillä se vaati paljon työtä kyselyjä jaettaessa että takaisin haettaessa. Näin saatiin myös asiakkaiden mielipiteitä heidän täyttäessään lomake asioidessaan liikkeessä. Keskustan avaintoimijoiden ja yrittäjien haastattelu toteutettiin seuraavalla viikolla kyselyn toteuttamisesta. Kyselyt jaettiin 10.-11.09.2012 tulosten kiireellisen tarpeen vuoksi ja ne noudettiin takaisin 13.09.2012. Kyselyn jaon ja hakemisen väli haluttiin pitää mahdollisimman lyhyenä, jotta lomakkeet eivät ehtisi hukkuu liikkeissä. Lyhyempi vastausaika olisi mahdollisesti vähentänyt saatujen vastauksien määrää.

Tulosten purkaminen aloitettiin 14.09.2012 ja alustavat tulokset saatiin päätökseen saman kuun aikana. Tulokset taulukoitiin pariinkin otteeseen virheiden välttämiseksi ja luokittelun yhtenäistämiseksi. Tämän jälkeen niistä tehtiin sekä kirjallinen että suullinen selvitys tehtävänantajille. Purku ja analysointiosioon oli annettu noin kuukausi aikaa ennen tulosten julkistamista. Lopulliset tulokset laskettiin lokakuussa 2012. Viitekehysten sekä tutkimuksen kokonaisopinnäytetyöprosessin suunniteltiin alun perin valmistuvan vuoden 2012 aikana, mutta henkilökohtaisista viivästyksistä johtuen se siirtyi vuoden 2013 alkupuoliskolle.

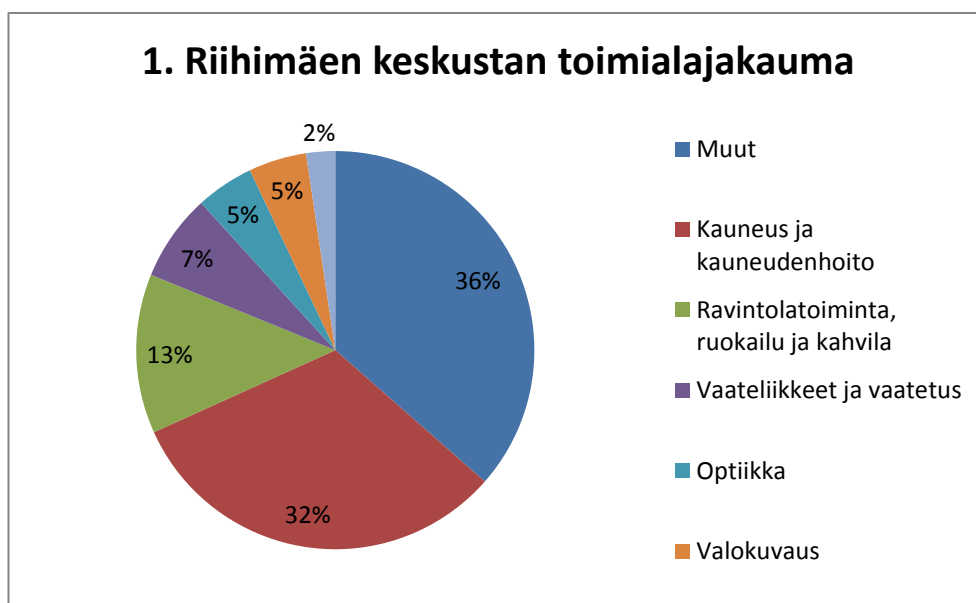
## 5 Tutkimustulokset

Tässä luvussa kerrotaan tutkimuksen tulokset havainnollisesti taulukkojen ja kuvioiden avulla. Vastaukset tutkimuksen kysymyksiin poimittiin suoraan vastauslomakkeista niitä vääristelemättä, mutta niitä luokiteltiin yhtenäisillä kriteereillä omiin luokkiinsa. Ensimmäiseksi käydään läpi kyselylomakkeiden avoimien- ja vaihtoehtokysymysten vastaukset ja lopuksi haastattelut. Aluksi tulokset oli taulukoitu tarkalleen niinä sana- ja lausemuotoina kuin ne olivat vastauslomakkeissa, mutta lopussa nähtävät taulukot ovat niistä tiivistettyjä tuloksia. Ongelmana olivat vastauksien erilaisuus ja niiden erilaiset vastaajamäärät. Esimerkiksi johonkin kysymyksiin saatiin monta vastausta samalta henkilöltä, kun taas toiseen kysymyksiin saatiin hyvinkin vähän vastauksia. Vastauksia yhdisteltiin ainoastaan samaan kategoriaan ja mahdollisimman totuuden mukaisesti. Esimerkiksi ”Kauneus ja kauneudenhoito” -nimen alle voitiin hyvin luokitella niin kampaamot, parturit, kauneushoitolat sekä näiden yhdistelmät. Kyselyn tuloksia voidaan soveltaa myös Riihimäen keskustan liiketilojen toiminta-astetta ja niiden käyttöä mietittäessä kyselylomakkeen kysymyksen luonteen vuoksi.

### 5.1 Yrittäjien ja kiinteistönomistajien lomakkeet

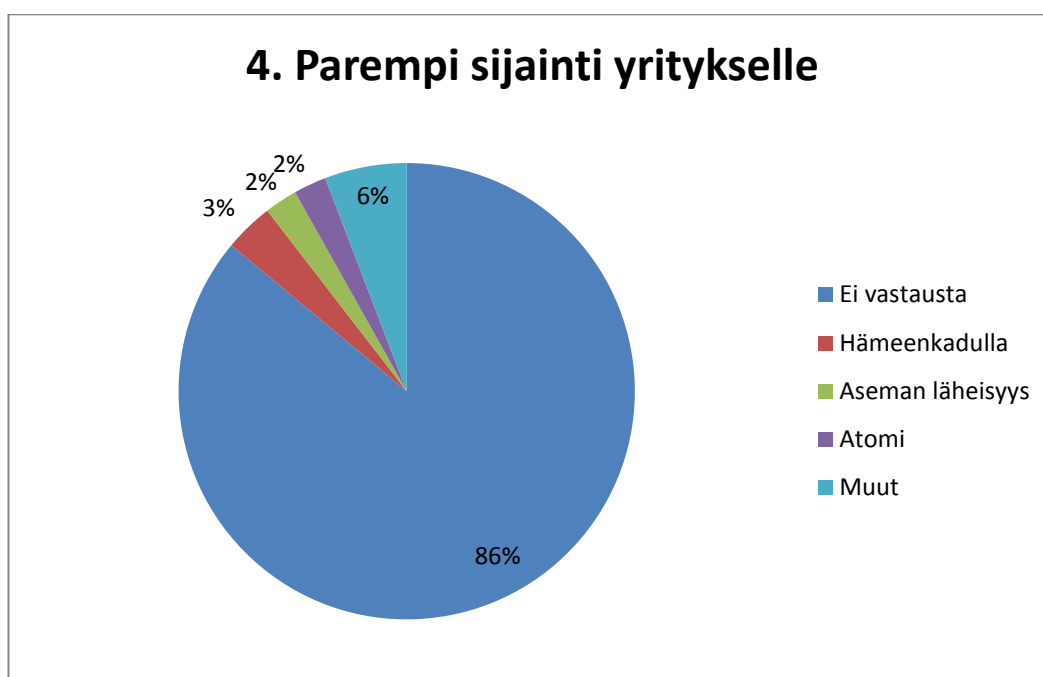
Yrittäjien ja kiinteistönomistajien lomakkeita saatiin täytettynä takaisin 85 kappaletta. Niitä oli jaettu ainakin 120 kappaletta eri jakelualueen yrityksiin. Luku on hieman epämääräinen sillä jotain yrityksiä, joihin oli lomake annettu, oli epähuomiossa unohdettu merkitä listaan.

#### 5.1.1 Avoimet kysymykset



Kuvio 1: Riihimäen keskustan toimialajakauma

Ensimmäisessä avoimessa kysymyksessä (kysymys 1) haluttiin tietää yrityksen toimiala. Näistä vastauksista saatiin moninaisia vastauksia, joista eniten kuului kauneuteen ja kauneudenhoitoon liittyvään kategoriaan. Kauneudenhoito- ja kampaamopalvelut -kategoriaan kuului 32 % kaikista vastauksista. Tähän luokkaan kuuluvat siis parturit, parturikampaamot, kampaamot, kauneushoitolat ja edellisten yhdistelmät, erilaiset hoitolat, hierontapalvelut sekä kauneus- ja terveystalvelut. Toiseksi eniten vastauksia saatiin ravintolatoimintaa, ruokailua ja kahvila-toimintaa harjoittavilta yrityksiltä. Näihin kategorioitui 13 % kaikista kyselyyn vastanneista. Tähän luokkaan kuuluvat ravintolat, kahvilat sekä kahviot. Kolmanneksi suurimmaksi vastaajien toimialaksi saatiin vaatetukseen ja vaateliikkeisiin liittyvä toiminta. Tähän liittyy siis vaatteiden ja asusteiden vähittäismyynti sekä vaateteollisuus. Vaatetuksen tai muun vastaavan toiminnan ilmoitti toimialakseen 7 % vastaajista. Vastanneista 4% ilmoitti toimialakseen optiikan ja 4 % saatiin myös valokuvausliikkeistä. Yksi tai kaksi kertaa mainittuja toimialoja oli useita kymmeniä; tällaisia olivat muun muassa matkatoimisto, lemmikkieläinkauppa, kankaiden erikoisliike ja erikoishammasteknikko. Kaikkia muita kyselyssä esille tulleita toimialoja oli yhteensä 36% vastauksista.



Kuvio 2: Parempi sijainti yritykselle

Toisessa avoimessa kysymyksessä (kysymys 4) haluttiin tietää yrityksen mahdollinen parempi sijainti. Kysymyksessä 3 kysyttiin mielipidettä yrityksen nykyisestä sijainnista. Kysymys 4 oli vahvasti kytketty kysymykseen 3 ja siksi siihen saatiinkin suhteellisen vähän vastauksia. Jos oli siis vastannut negatiivisella mielipiteellä kysymykseen 3, oli kysymys 4 suunnattu tälle. Joitakin vastauksia saatiin myös 3 kysymykseen positiivisen vastauksen antaneilta. 86 % vastaajaa oli jättänyt vastaamatta kysymykseen. Parempana sijaintina Hämeenkadun maininneita oli 3

%. Muita useammin mainittuja vastauksia oli muun muassa aseman läheisyys (2 %) ja kauppa-keskus atomi (2 %). Yksittäisiä vastauksia tuli 6 % edestä.

5. Toivotut toiminnot ja yritykset	Määrä	Osuus kaikista lomakkeista	Osuus annetuista vastauksista
Ei vastausta	20	24 %	15 %
Vaatetus ja asusteet	19	22 %	14 %
Tapahtumia	14	16 %	10 %
Erikoisliikkeet	13	15 %	10 %
Lisää yrityksiä	7	8 %	5 %
Ruokakauppa	7	8 %	5 %
Kaupat ja putiikit	7	8 %	5 %
Posti	6	7 %	4 %
Muut	42	49 %	31 %
Summa	135	159 %	100 %

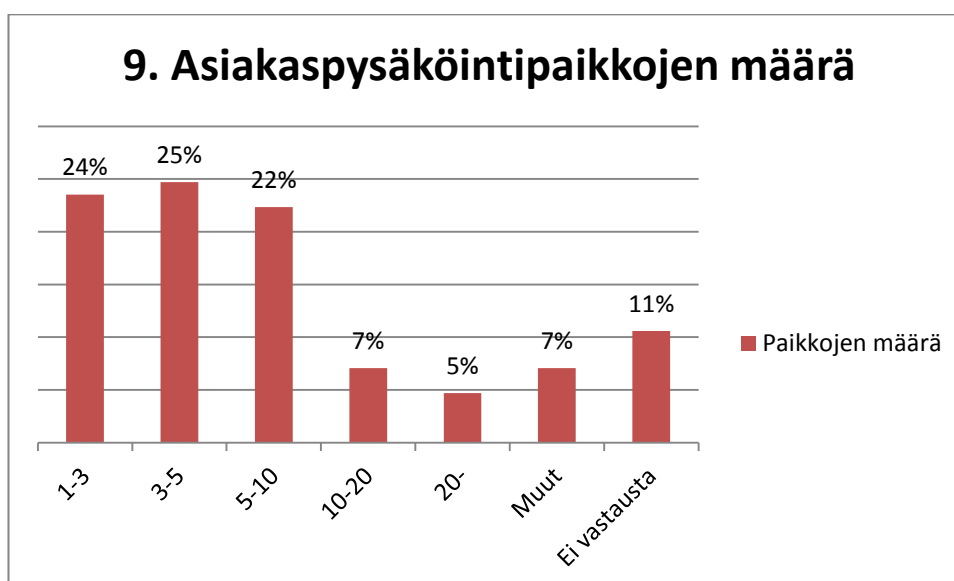
Taulukko 1: Toivottuja yrityksiä ja tapahtumia Riihimäen keskustaan

Kolmannessa avoimessa kysymyksessä (kysymys 5) haluttiin tietää, minkälaisia yrityksiä ja toimintoja yrittäjät toivovat sijoittuvan Riihimäen keskustaan. Vastauksia saatiin yhteensä 135, jolloin jokainen vastaaja oli kirjoittanut keskimäärin kaksi toivetta. Eniten toivottiin vaatetus- ja asusteliikkeitä, joiden jälkeen toiseksi toivotuin olivat tapahtumat.

6. Hyödylliset toiminnot tai yritykset	Vastausten määrä	Osuus kaikista lomakkeista	Osuus annetuista vastauksista
Muut	51	60 %	48 %
Ei vastausta	27	32 %	25 %
Posti	8	9 %	8 %
Vaatetus ja asusteet	7	8 %	7 %
Kaupat	5	6 %	5 %
Pysäköinti	4	5 %	4 %
Erikoisliikkeet	4	5 %	4 %
Summa	106	125 %	100 %

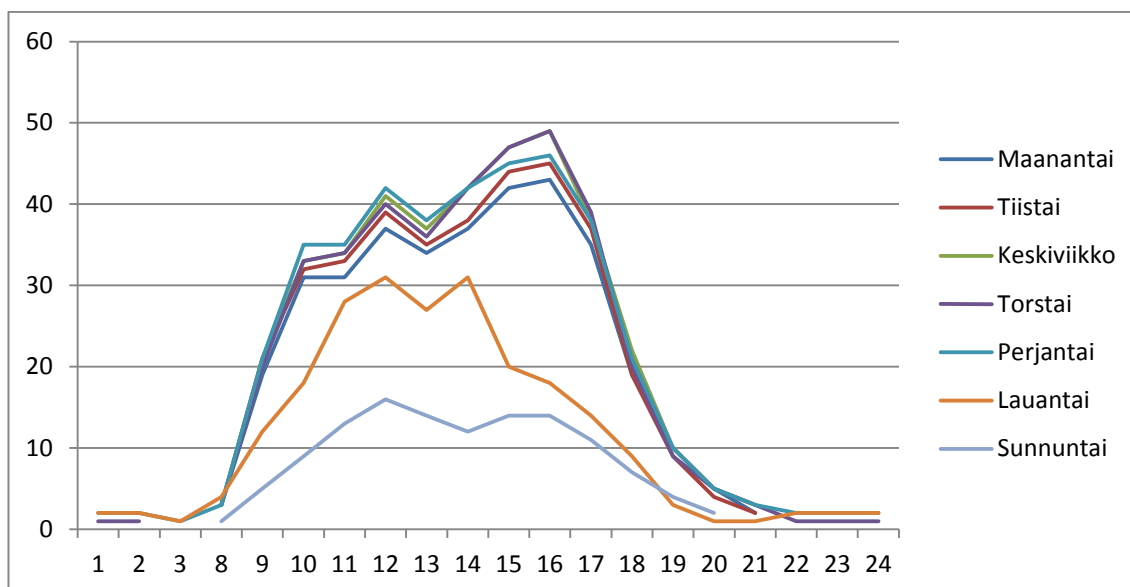
Taulukko 2: Hyödyllisiä toimintoja ja yrityksiä, joita haluttaisiin Riihimäen keskustaan

Neljännessä avoimessa kysymyksessä (kysymys 6) haluttiin tietää, minkälaisista toiminnoista ja yrityksistä yrityksen liiketoiminta hyötyisi eniten. Myös tähän kysymykseen pystyi vastaamaan monella eri vaihtoehdolla ja vastauksien määrä todentaa tämän. Yksittäisiä ja toisistaan paljon eroavia vastauksia tuli eniten. Eniten yksittäisiä hyödyksi olevia toimintoja olisi postin toimipisteen sijainti keskustassa ja tämän jälkeen eniten hyötyä olisi vaatetus- ja asusteliikkeistä.



Kuvio 3: Asiakaspysäköintipaikkojen tarve

Asiakasparkkipaikkojen maksimitarvetta kysyttiin viidennessä yrittäjien avoimessa kysymyksessä (kysymys 9). Tästä kysymyksestä saatiin selvästi esille ihanteellisia pysäköintipaikkojen määriä yrittäjien omien toimitilojen edustalta tai niiden läheisyydestä. 24 % vastaajista oli sitä mieltä, että yhdestä kolmeen asiakasparkkipaikkaa riittäisi heille. 25 % oli taas sitä mieltä, että parkkipaikkoja olisi hyvä olla kolmesta viiteen paikkaa. 5-10 parkkipaikkaa oli vastattu 22 % lomakkeista. 7 % vastaajista oli sitä mieltä, että 10-20 paikkaa olisi sopiva parkkipaikkojen määrä heidän toiminnalleen. Yli 20 parkkipaikkaa oli haluttu 5 % lomakkeista. 9 kyselyyn vastaajaa (11 %) yrittäjää oli jättänyt kysymykseen vastaamatta. Muita vastauksia oli tullut epämääräisesti, kuten ”muutama” tai ”useita”. Tällaisia vastauksia oli 7 % lomakkeista.



Kuvio 4: Yritysten ruuhka-ajat

Viimeisessä yrittäjien avokysymyksessä (kysymys 10) haluttiin tietää yritysten ruuhka-ajat. Erilaisia ilmoitettuja aikoja oli tullut laidasta laitaan ja melkein kellon ympäri, joten oli erittäin hankalaa yrittää poimia sieltä aikoja, jotka nousisivat selvästi yhteisiksi ruuhka-ajoiksi. Muutenkin ilmoitettiin aikoja, jotka vastaavat koko aukioloaikaa, mikä taas vaikeutti vastauksien luokittelua. Ensimmäisestä tehdystä taulukosta ruuhka-ajoiksi poimittiin lauantai klo 8-16 sekä arkisin kello 12-21. Kun ajat kuitenkin taulukoitiin uudestaan taulukkoon, jossa merkittiin muistiin, montako kertaa tietty tunti on osunut vastauksiin, saatiin aivan erilaisia tuloksia. Taulukosta tehtiin viivakuvio ja siitä on nähtävissä, että eniten yhteisiä ruuhka-aikoja on arkisin kello 12 ja kello 16 välillä. Viikonloppuisin osuus jäi taas pienemmäksi. Arkipäivistä maanantaille ilmoitettiin vähiten ruuhka-aikoja.

### 5.1.2 Monivalintakysymykset

2. Toimitilat	Vastausta	Osuus kaikista lomakkeista
sopivat	73	86 %
liian pienet	6	7 %
liian isot	6	7 %
en osaa sanoa	0	0 %
yhteensä	85	100 %

Taulukko 3: Yrittäjien mielipide toimitilojensa koosta

Ensimmäisessä yrittäjien ja kiinteistönomistajien monivalintakysymyksessä (kysymys 2) haluttiin tietää yrittäjien mielipide heidän omien toimitilojensa koosta. Suurin osa oli tyytyväisiä nykyisiin toimitiloihinsa kokoon.

3. Sijainti	Vastausta	Osuus kaikista lomakkeista
erittäin hyvä	48	56 %
melko hyvä	32	38 %
en osaa sanoa	1	1 %
melko huono	4	5 %
erittäin huono	0	0 %
yhteensä	85	100 %

Taulukko 4: Yrittäjien mielipide toimitilojensa sijainnista

Toisessa monivalintakysymyksessä (kysymys 3) kysyttiin puolestaan mielipidettä oman yrityksen sijainnista. Sijaintiin oltiin myös suurimmalta osin tyytyväisiä.

7. Kävelypainotteisen ympäristön hyöty	Vastausta	Osuus kaikista lomakkeista
erittäin paljon hyötyä	8	9 %
melko paljon hyötyä	21	25 %
en osaa sanoa	32	38 %
melko paljon haittaa	8	9 %
erittäin paljon haittaa	13	15 %
ei vastausta	3	4 %
yhteensä	85	100 %

Taulukko 5: Koettu hyöty liiketoiminnalle kävelypainotteisesta ympäristöstä

Kolmannessa monivalintakysymyksessä (kysymys 7) kysyttiin mahdollisen kävelypainotteisen ympäristön hyötyä liiketoiminnan kannalta. Perusteluja lähinnä kävelykatua ja kävelypainotteista ympäristöä vastaan tuli parkkipaikkojen vuoksi. Yrittäjien mielestä nykyisten asiakas-parkkipaikkojen on säilyttävä ja kävelypainotteinen keskusta saattaisi ajaa liikkeitä sivummal-le ja pahimmassa tapauksessa autioittaa keskustaa. Kävelypainotteiseen ympäristöön suhtautui positiivisesti yhteensä 34 % ja negatiivisesti 24 %.

8. Kävelyalueen hyöty	Vastausta	Osuus kaikista lomakkeista
erittäin paljon hyötyä	4	5 %
melko paljon hyötyä	15	18 %
en osaa sanoa	38	45 %
melko paljon haittaa	9	11 %
erittäin paljon haittaa	12	14 %
ei vastausta	7	8 %
yhteensä	85	100 %

Taulukko 6: Koettu hyöty liiketoiminnalle mahdollisesta kävelyalueesta



Kävelykadun mahdollisuutta ja mielipidettä siitä kysyttiin neljännessä yrittäjien monivalintakysymyksessä (kysymys 8). Kysymykseen oli tukena lomakkeen kääntöpuolella infokirje ja kuva voimassaolevasta kävelykadun kaavasta. Negatiivisia vastauksia perusteltiin jo nytkin vähissä olevilla parkkipaikoilla sekä liikuntarajoitteisten asiakkaiden vaikeuksilla. Pari vastaajaa oli myös sitä mieltä, ettei kävelykatu vaikuttaisi liiketoimintaansa. Kävelykadun puolesta positiivisia vastauksia oli yhteensä 23% ja negatiivisia 25 %.

Ylimääräisiä kävelykatuun ja kyselyyn liittyviä kommentteja saatiin paljon niin suullisesti kuin kirjallisesti. Yleisenä puheenaiheena olivat asiakasparkkipaikkojen vähäinen pysäköintiaika erityisesti kampaamo- ja kauneudenhoito-yrittäjien asiakkaille. Myös keskustan liikkeiden vetävyys ja kiinnostavuuden puute nähtiin uhkakuvana mahdolliselle kävelykadulle. Yrittäjien ja kiinteistönomistajien mielestä pitäisi ensin saada vetäviä liikkeitä keskustaan, mikä saisi ihmisiä ”käyskentelemään” ja viettämään vapaa-aikaa siellä. Vasta sitten, kun keskusta olisi vetävä ja trendikäs, voisi sinne lähteä miettimään kävelypainotteista ympäristöä. Vaikka keskustan liiketilat ovat tällä hetkellä hyvin käytössä, kokivat yrittäjät autioituneet näyteikkunat uhkana. Parikin vierekkäistä tyhjää tilaa heidän mielestään antaa jo mielikuvan tyhjistä keskustasta.

### 5.1.3 Yhteenveto

Tämän hetkinen keskustan tarjonta painottuu kampaamo-, kauneudenhoito-, ravintola- ja vaatetuspalveluihin. Yrittäjien mielestä keskustaan tarvitaan enemmän tapahtumia, toimintoja sekä monipuolisempia peruspalveluita, jotta ihmiset saataisiin liikkumaan kauppakeskuksista keskustaan. Keskustan monipuolisempi palvelu- ja yritystarjonta olisi siis hyväksi keskustan yrittäjien liiketoiminnalle. Omat tilat sekä sijainti nähdään suurimmaksi osaksi hyvänä, eikä halua vaihtaa muualle juurikaan ole.

Suurin osa keskustan liikkeistä on sunnuntaisin kiinni, mistä johtuu ruuhka-aika-kuvion (kuvio 4) sunnuntain muita alhaisempi taso. Maanantai on myös päivä, jolloin osa kaupoista on kiinni tai sulkee ovensa aikaisemmin ja tämä on nähtävissä samaisesta kuviosta 4. Yrittäjien antamia ruuhka-aikoja tutkittaessa nähdään suurimmat piikit arkisin kello 12 ja 16 aikoihin. Eniten samaa vastausta oli tullut lauantain ajasta kello 11-13, mutta uudelleentaulukoituna tämä siltikin jää muita viikonpäiviä alhaisemmaksi.

Kävelykadun tai kävelypainotteisen ympäristön kannalla on aika lailla saman verran sekä puolesta että vastaan puhujia. Enemmän on nähtävissä kuitenkin jyrkkiä kannattajia kuin ehdottomasti puolestapuhujia. Kävelykatu nähdään yrittäjien mielestä uhkana jo nykyäänkin heidän mielestä huonolleen parkkipaikkatilanteelle. Vaikka sekä suullista että kirjallista palautetta parkkipaikkojen nykyisestä tilanteesta tuli paljon, keskustan yrittäjät tyytyisivät silti pääasi-

assa 1-5 parkkipaikkaan. Yleisesti pelkona on muiden yrittäjien kaikkoaminen sekä keskustan autioituminen.

## 5.2 Asiakkaiden lomakkeet

Asiakkaille suunnattuja lomakkeita saatiin takaisin 164 kappaletta. Niitä jaettiin noin puolelle niistä yrityksistä, jotka halusivat täyttää yrittäjille suunnatun lomakkeen. Kaikki eivät halunneet ottaa asiakkaiden lomakkeita liikkeisiinsä erinäisistä syistä johtuen. Tätä perusteltiin muun muassa tilan puutteella tai sillä, ettei muita kuin omiin tarkoitukseen käytettäviä lomakkeita saanut olla näkyvillä. Liikkeisiin, jotka halusivat ottaa asiakkaiden lomakkeet vastaan, annettiin noin 4-6 lomaketta. Ainoa poikkeus oli kirjasto, jonne annettiin noin 20 kappaletta lomakkeita. Ainoastaan yksi liike otti vain asiakkaiden lomakkeita yrittäjien lomakkeen sijaan.

### 5.2.1 Avoimet kysymykset

1 . Käytetyt keskustan palvelut	Vastausten määrä	Osuus lomakkeista	Osuus annetuista vastauksista
Ravintola, ruokailu ja kahvilat	78	48 %	14 %
Kauneus ja kauneushoito	72	44 %	13 %
Apteekki ja terveys	58	35 %	11 %
Päivittäistavarakaupat	58	35 %	11 %
Muut	53	32 %	10 %
Vaatetus ja asuste	47	29 %	9 %
Pankki ja vakuutuspalvelut	43	26 %	8 %
Kaupungin palvelut	28	17 %	5 %
Kirjakaupat	21	13 %	4 %
Muut kaupat ja liikkeet	21	13 %	4 %
Urheilukaupat ja liikunta	15	9 %	3 %
Kukkakauppa	12	7 %	2 %
Kioskit	11	7 %	2 %
Erikoisliikkeet	10	6 %	2 %
Optiikka	8	5 %	1 %
Elokuva ja teatteri	8	5 %	1 %
Ei vastausta	6	4 %	1 %
	549	335 %	100 %

Taulukko 7: Asiakkaiden käyttämiä keskustan palveluita

Ensimmäisessä avoimessa kysymyksessä (kysymys 1) haluttiin tietää, että mitä palveluita asiakkaat käyttävät. Tällä haluttiin kartoittaa käytetyimmät ja tärkeimmät palvelut keskustassa. Erilaisia palveluita mainittiin lomakkeissa jopa 549 kertaa. Käytetyimmiksi palveluiksi nousi-

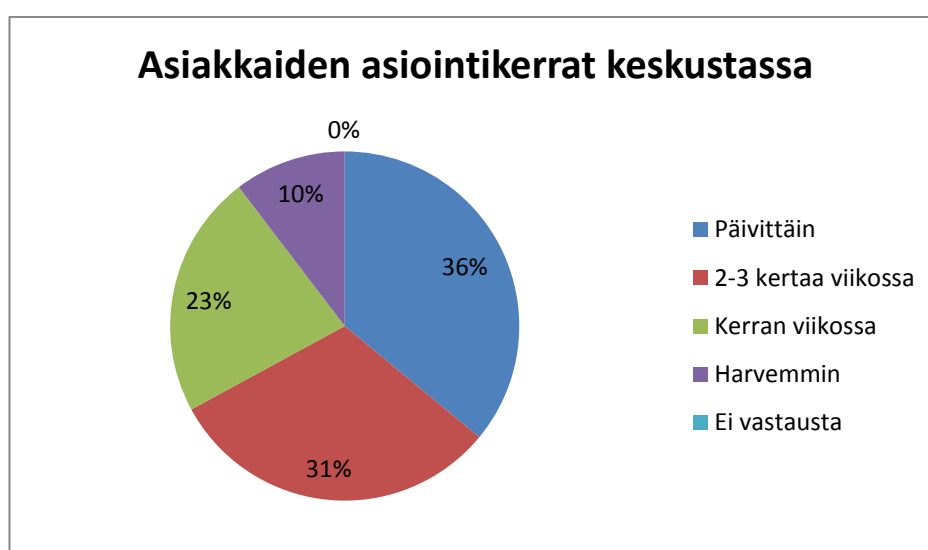
vat ravintola, ruokailu- ja kahvilapalvelut, joiden jälkeen toiseksi eniten vastauksia sai kauneus- ja kauneudenhoitopalvelut.

7. Toivottuja palveluja keskustaan	Vastausten määrä	Osuus lomakkeista	Osuus annetuista vastauksista
Muut	68	41 %	25 %
Vaatetus ja asuste	47	29 %	18 %
Ei vastausta	33	20 %	12 %
Tapahtumat ja torin hyödynnys	31	19 %	12 %
Päivittäistavarakaupat	28	17 %	10 %
Ravintola, ruokailu ja kahvilat	16	10 %	6 %
Posti	16	10 %	6 %
Erikoisliikkeet	11	7 %	4 %
Sisustus	9	5 %	3 %
Tavaratalot ja halpakaupat	8	5 %	3 %
<b>Yhteensä</b>	<b>267</b>	<b>163 %</b>	<b>100 %</b>

Taulukko 8: Asiakkaiden toivomia toimintoja ja palveluita Riihimäen keskustaan

Toisessa asiakkaiden avoimessa kysymyksessä (kysymys 7) kysyttiin puolestaan, mitä palveluita asiakkaat toivoisivat keskustaan. Tähän kohtaan moni on laittanut useamman vastauksen yhden toiveen sijaan, mikä selittää suuren vastausmäärän. Yksittäisiä ja toisistaan paljon eroavia vastauksia saatiin kaikkein eniten, mutta selvästi toivotuin yksittäinen toiminto oli vaatetus- ja asustepalvelut.

### 5.2.2 Monivalintakysymykset



Kuvio 5: Asiakkaiden asiointikerrat keskustassa

Ensimmäisessä monivalintakysymyksessä haluttiin tietää, kuinka usein vastaaja asioi keskustassa. 36 % vastaajista ilmoitti asioivansa päivittäin keskustassa. 31 % puolestaan vastasi käyvänsä keskustassa noin 2-3 kertaa viikossa. Kerran viikossa käyviä vastaajia oli 23 % ja vielä harvemmin käyviä 10 %. Kaikki lomakkeeseen vastanneet olivat vastanneet tähän kysymykseen ja valinneet vain yhden vastausvaihtoehdon.

3. Asiointiaika	Vastausten määrä	Osuus lomakkeista	Osuus annetuista vastauksista
Arkipäivisin	127	77 %	58 %
Arki-iltaisin	47	29 %	21 %
Viikonloppuna	44	27 %	20 %
Ei vastausta	1	1 %	0 %
<b>Yhteensä</b>	<b>219</b>	<b>134 %</b>	<b>100 %</b>

Taulukko 9: Asiakkaiden asiointiaika keskustan liikkeissä

Asiakkaiden asiointiaikaa kysyttiin toisessa monivalintakysymyksessä (kysymys 3). Tähän moni oli valinnut monta vaihtoehtoa yhden sijaan ja siksi vastausten määräksi tuli yhteensä 219. Vaikka asiakkaiden lomakkeita saatiin takaisin 164 kappaletta, saatiin tähän kohtaan yhteensä 219 vastausta. Vastaajista 77 % ilmoitti asioivansa keskustassa arkipäivisin. Arki-iltaisin asioivia oli 29 % ja viikonloppuisin taas 27 %. Vain yhdessä lomakkeessa oli tämä kohta jätetty tyhjäksi.

4. Keskustaan saapuminen	Vastausten määrä	Osuus lomakkeista	Osuus annetuista vastauksista
Omalla autolla	119	73 %	50 %
Kävelen	62	38 %	26 %
Pyöräillen	53	32 %	22 %
Julkinen liikenne	5	3 %	2 %
Ei vastausta	1	1 %	0 %
<b>Yhteensä</b>	<b>240</b>	<b>146 %</b>	<b>100 %</b>

Taulukko 10: Asiakkaiden saapumistapa keskustaan

Neljännessä monivalintakysymyksessä (kysymys 4) haluttiin tietää, miten vastaajat saapuvat keskustaan tullessaan sinne asioimaan. Myös tähän kysymykseen moni vastaajista oli valinnut monta vaihtoehtoa yhden sijaan. 73 % vastanneista ilmoitti käyttävänsä autoa. Tämän kysymyksen lisäkommenttikenttään oli moni laittanut kommentteja, jotka koskivat pysäköintipaikkojen huonoa saantimahdollisuutta sekä pysäköintiaikojen riittämättömyyttä. Kävelen saapuvia vastaajia oli 38 %. Vastausta perusteltiin useampaan otteeseen sillä, että asuttiin keskustassa. Pyöräillen saapuvia vastaajia oli 32 % ja vain 3 % vastasi käyttävänsä julkista lii-

kennettä. Julkista liikennettä toivottiin parannettavan. Ainoastaan yksi lomakkeen täyttäneistä oli jättänyt kokonaan vastaamatta kysymyksen.

5. Pysäköintipaikkojen saatavuus	Vastausten määrä	Osuus lomakkeista	Osuus annetuista vastauksista
Helposti	29	18 %	17 %
Riittävästi	70	43 %	41 %
En osaa sanoa	24	15 %	14 %
Huonosti	42	26 %	25 %
Ei vastausta	4	2 %	2 %
<b>Yhteensä</b>	<b>169</b>	<b>103 %</b>	<b>100 %</b>

Taulukko 11: Asiakkaiden mielipide pysäköintipaikkojen saatavuudesta keskustassa

Viidennessä asiakkaiden monivalintakysymyksessä (kysymys 5) haluttiin tietää mielipide nykyisten pysäköintipaikkojen saatavuudesta Riihimäen keskustassa. Osa vastaajista oli valinnut useamman vastausvaihtoehdon. Vastaajista 18 % oli sitä mieltä, että pysäköintipaikkoja on helposti saatavilla. 43 % vastaajista oli taas sitä mieltä, että pysäköintipaikkoja olisi riittävästi. 15 % ei osannut sanoa mitään pysäköintipaikkojen tilanteesta ja tähän yksi vastaajista oli perustellut liikkuvansa kävellen. 26 % vastaajista koki pysäköintipaikkojen saatavuuden keskustassa huonoksi. Neljä henkilöä oli jättänyt kokonaan vastaamatta kysymyksen.

6. Pysäköintipaikan sijainti	Vastausten määrä	Osuus lomakkeista	Osuus annetuista vastauksista
Alle 50 m	26	16 %	15 %
50-100 m	67	41 %	38 %
100-200 m	44	27 %	25 %
200-500 m	10	6 %	6 %
En osaa sanoa	23	14 %	13 %
Ei vastausta	5	3 %	3 %
<b>Yhteensä</b>	<b>175</b>	<b>107 %</b>	<b>100 %</b>

Taulukko 12: Asiakkaiden mielipide pysäköintipaikan ihanteellisesta sijainnista

Mielipidettä pysäköintipaikkojen sijainnista kysyttiin kuudennessa monivalintakysymyksessä (kysymys 6). Moni vastaajista oli valinnut monta vaihtoehtoa yhden sijaan. 41 % oli sitä mieltä, että pysäköintipaikan sijainti voisi olla 50-100 metriä asiointipaikasta. Oltaisiin siis valmiita kävelemään pysäköintipaikalta kyseinen matka kohteeseen. 16 % vastaajista oli puolestaan sitä mieltä, että pysäköintipaikka pitää saada alle 50 metrin päästä. Eräs vastaajista perusteli tätä liikuntarajoitteisuudellaan. 100-200 metrin matka pysäköintipaikalta asiointikohteeseen olisi kohtuullinen matka 27 % vastaajista. 6 % oli sitä mieltä, että pysäköintipaikan sijainti saisi olla 200-500 metrin päässä. 23 vastaajaa eli 14 % ei osannut sanoa mielipidettään asiaan ja 5 oli jättänyt kokonaan vastaamatta kysymyksen.

Kävelypainotteinen keskusta	Vastausten määrä	Osuus lomakkeista	Osuus annetuista vastauksista
Mielelläni	95	58 %	57 %
En mielelläni	43	26 %	26 %
En osaa sanoa	26	16 %	16 %
Ei vastausta	2	1 %	1 %
Yhteensä	166	101 %	100 %

Taulukko 13: Asiakkaiden mielekkyys kävelypainotteisessa keskustassa asioimisesta

Viimeisessä asiakkaiden monivalintakysymyksessä (kysymys 8) haluttiin tietää suhtautuminen kävelypainotteiseen keskustaympäristöön. 58 % vastaajista asioisi mielellään kävelypainotteisessa keskustassa. Kommenteista kävi kuitenkin ilmi, että kävelypainotteisuutta epäiltiin vähän. Kommenttien mukaan kävelyalue ei saisi olla liian suuri, pitäisi olla enemmän kauppoja joissa asioida ja kunhan nykyiset parkkipaikat eivät katoa. Kävelypainotteisuus ei ole kyselyn mukaan mieluinen vaihtoehto 26 % vastaajista ja 16 % ei tiennyt, mitä mieltä olisi asiasta. Kävelypainotteisuuden vastustajien kommentteissa lukee, kuinka keskusta on jo heidän mielestään tuhattu ja että kävelypainotteinen ympäristö ohjaisi ihmiset kauppakeskuksiin. Ainoastaan kaksi jätti vastaamatta kysymykseen.

### 5.2.3 Yhteenveto

Yrittäjälomakkeiden tuloksista saatiin selville, että keskustan palveluiden painotus olisi kauneus- ja kampaamopalveluissa. Tämä vahvistettiin myös asiakkaiden lomakkeiden avulla, jossa toiseksi käytetyimmäksi palveluksi nousivat juuri kampaamopalvelut. Avoimista kysymyksistä tulee myös hyvin selville se, minkälaista toimintaa keskustaan kuluttajat haluavat. Tapahumat ja kilpaileva yritystoiminta toisivat enemmän elämää ja ihmisiä keskustaan. Lomakkeiden kommentteista käy ilmi, kuinka keskusta koetaan tällä hetkellä tyhjäksi ja sinne kaivataan enemmän ikkunaostospaikkoja sekä asiantuntemusta.

Monivalintakysymysten perusteella on hyvinkin mahdollista, että osa vastaajista asuu keskustassa ottaen huomioon, kuinka moni asioi siellä päivittäin. Kun otetaan kuitenkin huomioon, kuinka moni käyttää autoa sinne tullessaan, näyttää kyseinen väite aika epätodennäköiseltä. Tässä tapauksessa olisi ollut hyvä saada selville vastaajien ikäjakauma, sillä siitä olisi voinut olla hyvinkin paljon hyötyä tulosten tulkinnessa.

Nykyisiin pysäköintipaikkoihin ollaan suurimmaksi osaksi tyytyväisiä tämän tutkimuksen mukaan. Saatavuus on hyvä, mutta parkkipaikkojen lyhyet pysäköintiajat aiheuttavat myös osalle asiakkaista päänsäryä, aivan kuten yrittäjienkin lomakkeista kävi selville. Pysäköintipaikalta ollaan valmiita kävelemään jopa 200 metriä asiointikohteeseen. Mahdolliseen kävelypainottei-

seen keskustaympäristöön suhtauduttiin positiivisesti, mutta kommenttien mukaan tarvittaisiin vielä muutoksia nykyiseen keskustan tilanteeseen, ennen kuin se olisi toteutettavissa.

### 5.3 Haastattelut

Haastattelemalla Riihimäen kaupungin avainhenkilöitä haluttiin saada selville yksittäisten yrittäjien mielipiteitä. Avaintekijöillä tarkoitettiin yrittäjiä tai kiinteistöjenomistajia, joilla on pitkän ajan kokemusta ja mielipiteitä keskustan tämänhetkisestä tilanteesta ja jotka pystyvät kertomaan siitä realistisesti. Haastattelut tehtiin puhelinhaastatteluna tai käytiin haastattelemassa paikan päällä. Haastattelun pohjana käytettiin yrittäjille ja kiinteistönomistajille jaettua kyselylomaketta, mutta kysymyksiin haettiin tarkempia perusteluja.

Haastatteluja haluttiin käyttää niiden suuren vaikutuksen vuoksi. Vastauksia saatiin myös nopeasti ja haastattelulle tarpeellisia lisäkysymyksiä ja -havaintoja saatiin tehdä kaikessa rauhassa. Avainhenkilöiden henkilökohtaisessa haastattelussa voitiin välttää mahdollisia väärinkäsityksiä ja vastaajan taustasta tiedettiin jo jotain.

#### 5.3.1 Scandic Riihimäen hotellinjohtajan haastattelu

Puhelinhaastattelu Riihimäen Scandicin hotellinjohtajalle Outi Nybonnille tehtiin 18.09.2012 aamupäivästä. Nybonnilla on monien vuosien kokemusta toimimisesta Riihimäen keskustan läheisyydessä hotellinjohtajana ja siksi oletettiin hänellä olevan sanottavaa keskustan tämänhetkisestä tilanteesta ja kehitystarpeesta.

Yrityksensä toimialakseen Nybonn luokitteli hotelli- ja ravintola-alan. Yrityksensä toimitilat hän koki juuri sopiviksi, sillä toimitilaa on Nybonnin mielestä yrityksen toimintaan nähden riittävästi. Yrityksen ja kiinteistön sijainnin koki hän melko hyväksi. Hotellinjohtaja kertoi kiinteistön olevan kohtuullisen lähellä asemaa, jonne on puoli kilometriä (Scandic 2013) ja paikka on sinänsä rauhallinen. Riihimäen teatterin läheisyys on myös eduksi hotellille. Hotelli saisi Nybonnin mukaan mahdollisesti vielä enemmän matkustajia majoitettua, jos se sijaitisi lähempänä rautatieasemaa.

Nybonn toivoisi lisää yrityksiä alueelle, sillä hotelli hyötyisi niiden olemassa olost. Scandic Riihimäki-hotellia voi kutsua niin sanotusti kokoushotelliksi, sillä siellä on erilaisia tiloja niin pieniin kuin suurempiinkin kokouksiin ja konferensseihin (Scandic 2013). Hotelli hyötyisi erityisesti yritysten käyttämistä kokouspalveluista.

Nybonn arveli hotellin ravintolatoiminnan hyötyvän melko paljon kävelypainotteisesta ympäristöstä. Tällöin paikalle poikkeaisi enemmän kävelijöitä ohimennen syömään. Konkreettisesta

keskustan kävelykadusta hän ei kuitenkaan osannut sanoa, minkälaisia vaikutuksia sillä olisi hotellille. Hän painotti sitä, ettei hotelli kuulu kuitenkaan niin ydinkeskustaan, että kävelykadun vaikutukset näkyisivät selvästi heidän liiketoiminnassaan.

Hotellinomistaja ilmoitti tämän hetkisiä asiakaspaikkoja olevan 35. Enimmillään hotelli tarvitsisi hänen arvionsa mukaan noin 60 asiakaspaikkaa. Niin sanotuiksi ruuhka-ajoiksi Nybonn kuvaili kello 9-17 välisen ajan, sillä se on aika, jolloin pidetään paljon kokouksia heidän tiloissaan.

### 5.3.2 Tekstiilitalo Puputti Oy:n omistajan haastattelu

Tiistaina 18.09.2012 haastateltiin Tekstiilitalo Puputti Oy:n omistajaa Olli Puputtia noin kello 11 aikaan aamusta heidän toimitiloissaan. Yritys on perustettu vuonna 1919, jolloin se aloitti toimintansa nimellä Riihimäen Kotikutomo E. Puputti (Tekstiilitalo Puputti 2010). Toimialakseen Puputti kuvaili tekstiilialan tukku- ja vähittäiskaupan.

Puputti kertoi toimitilojensa olevan juuri sopivan kokoiset yrityksen toiminnan kannalta. Sijainnin hän sanoi myös olevan melko hyvä, ja että yritys omisti toimitilansa. Vaikka sijainti Puputin mukaan olikin hyvä, parempi paikka olisi hänen mielestään luonnollisesti Hämeenkadulla. Enemmän torielämää sekä kilpailevat saman alan yritykset olisivat toivottuja Puputin mielestä ja ne olisivat myös hyödyksi yrityksen toiminnalle. Kilpailevia elintarvikeliikkeitä olisi hänen mukaan hyvä saada keskustaan.

Puputti ei kuulostanut innostuneelta puhuttaessa kävelypainotteisesta keskustasta. Hänen mielestään siitä olisi melko paljon haittaa yritystoiminnalle, ja keskustan pitäisi ensin olla enemmän pienyritysvaltainen, ennen kuin kyseisiä toimia voitaisiin harkita. Tällä hetkellä hänen mukaansa keskustassa on paljon pankkeja ja konttoreita eikä niinkään mahdollisuuksia niin sanotulle ”ikkunashoppailulle”. Näytettyäni kävelykadun mahdollisesti toteutettavaa kaavaa sanoi Puputti myös siitä olevan melko paljon haittaa yritystoiminnalle.

Asiakaspaikkoja Tekstiilitalo Puputti tarvitsisi noin kymmenen. Puputin mukaan erityisesti joulun aikaan tarvittaisiin enemmän parkkitilaa, jottei asiakkaiden tarvitsisi pysäköidä hirveän kauas. Yrityksessä Puputin mukaan käy eniten asiakkaita alkuvuodesta. Lisäksi hän mainitsi niin sanotuiksi ruuhka-ajokseen maanantaista torstaihin klo 9-15 sekä perjantain aamupäivän.

### 5.3.3 Kiinteistösijoittaja Sormusen haastattelu

Kiinteistöomistaja Pasi Sormuselta saatiin haastattelu torstaina 18.10.2012 klo 12. Tapaaminen oli sovittu Riihimäen Seurahuoneella, jonka kiinteistön Sormunen omistaa. Sormunen sai



vuonna 2005 ”Nuori Yrittäjä 2005” -palkinnon, jota jakaa Suomen Yrittäjät. Suomen yrittäjät -sivuston mukaan Sormunen tunnetaan muun muassa ”Irlannin Setteri” -konseptinperustajana sekä Kanse Oy:n enemmistöomistajana. Sormusta kuvaillaankin idearikkaana yrittäjänä, joka toteuttaa yrityksessään uudenlaista palveluprosessia. (Suomen yrittäjät 2005.)

Haastattelun alkuun Sormunen kuvaili itseään kiinteistösijoittajaksi ja kertoi omistavansa Riihimäen keskustaan syyskuussa 2012 avautuneen Locomotion-kuntosalin. Lisäksi hänen omistuksessaan on noin 6000 m<sup>2</sup> kiinteistöä, ja vuokralaisina hänellä on muun muassa ravintoloita, partureita ja rengasliikkeitä ympäri Riihimäkeä.

Sormusen mukaan hänen kiinteistöjensä toimitilakoot ovat sopivia. Vuokralainen itse hakee toiminnalleen oikean kokoisen kiinteistön, eikä asia ole tavallaan Sormusen arvioitavissa. Hän kertoi valinneensa kiinteistöjensä sijainnit sen mukaan, mikä on jo valmiiksi vuokrattu. Tällöin saada tuotot maksimoitua, kun ei ole tyhjillään seisoa kiinteistöjä. Sormunen kuvaili kuitenkin keskustan olevan parempi sijainti kiinteistöille.

Kysyttäessä toivottuja yrityksiä, tapahtumia tai toimintoja Riihimäen keskustaan Sormunen sanoi keskustan tarvitsevan jonkinlaista globaalia veturia. Esimerkkinä hän antoi vaateketjun H&M, joka olisi Sormusen mukaan myös suureksi hyödyksi keskustan liiketoiminnalle.

Yritysten kannalta Sormunen sanoi mahdollisen kävelypainotteisen ympäristön toteutuksen olevan vajavainen. Tätä hän kuvaili huonolla rakennuskannalla, jolla tarkoitti kiinteistöjen huonoa niin ulko- kuin sisäkuuntoakin. Keskustan liiketoiminnalle kävelykadusta oli Sormusen mukaan niukasti hyötyä, mutta hän itse olisi tyytyväinen tällaiseen muutokseen.

Sormusen mielestä Riihimäen keskustan pysäköintipaikkojen aikarajoitukset ovat sopivat. Hänen mukaansa vaihtuvuus kärsisi paljon, jos pysäköintiajat olisivat pidemmät. Ruuhkahuipuksi Sormunen arvioi arki-illoiksi kello 16-18 sekä sunnuntait.

Kysyttäessä mahdollisia kehittämisideoita keskustaan Sormunen tiivistä haastattelun näkemiinsä pääkohtiin. Kävelykatu hänen mukaansa tekisi hyvää keskustan liiketoiminnoille. Rakennuskantaa tulisi Sormusen mielestä ajantasaistaa. Lisäksi Riihimäen joukkoliikenteen tulisi olla ilmaista. Tällä helpottuisi nykyisin vaikeaksi kuvailtu parkkipaikkatilanne ja yksittäisen kuluttajan autonkäyttö vähentyisi suosien täten paremmin kävelykatusuunnitelmaa.

#### 5.3.4 Yhteenveto haastatteluista

Haastateltavien mielestä toimitilojensa koot olivat sopivat. Vilkaampi torielämä ja monipuolisempi kaupallinen kilpailutilanne keskustassa tekisi heidän mielestään hyvää Riihimäen kes-

kustan talouselämälle tuoden näin enemmän asiakkaita keskustaan kauppakeskusten sijaan. Kävelykadusta oli hajanaisia mielipiteitä. Yhtenäisesti oltiin sitä mieltä, että keskustaan pitäisi ensin saada muutosta, muun muassa uusia yrityksiä, kehittyvää kilpailua ja kansainvälisiä ketjuja ennen kuin kannattaisi lähteä toteuttamaan kävelykatusuunnitelmaa.

Haastatteluja verrattaessa muihin tutkimustuloksiin voidaan nähdä niiden suurimmilta osin tukevan saatuja tuloksia. Yleisesti ollaan tyytyväisiä tämän hetkisen tilanteeseen, vaikka keskustaan toivotaankin lisää toimintoja. Kuten yrittäjien ja asiakkaidenkin lomakkeista kävi ilmi, kävelykatuun suhtauduttiin pääosin positiivisesti, mutta myös vastustajia löytyi.

## 6 Yhteenveto ja johtopäätökset

Aluekehittämisellä pyritään kehittämään alueiden imagoa, taloudellista kehittymistä turvaten samalla asukkaiden elinolot ja peruspalvelut. Maankäytön suunnittelulla ja kaavoituksella kehitetään konkreettisesti alueiden oloja kunnioittaen kestävän kehityksen periaatteita. Aluekehittämisessä niin maakunnallisella kuin myös paikallisella tasolla on tärkeää ottaa päätöksentekoon mukaan kunnan asukkaita ja kehityksen vaikutusalueella olevia, jotta päätökset tehtäisiin mahdollisimman lähellä ihmisiä.

Kaupunkiympäristön suunnittelun kohteena voi olla kokonainen kaupunki tai sen alueet ja tällä pyritään kehittämään alueen viihtyisyyttä, elävyyttä, imagoa sekä parantaa mahdollisuuksia taloudelliseen kehitykseen. Suunnittelussa täytyy ottaa huomioon erilaiset kohderyhmien tarpeet ja esimerkiksi liikuntarajoitteisille tulisi taata hyvät liikkumisolosuhteet. Keskustan liikennejärjestelmät vaikuttavat koko kaupungin vetävyyteen. Eheässä yhdyskuntarakenteessa annetaan mahdollisuudet kaikenlaisille liikkumismuodoille, mutta pyritään painottamaan joukkoliikenteeseen ja kävelypainotteisuuteen.

Kävelykatuja keskustoihin syntyy usein muuttamalla autoilulle tarkoitetuista väylistä kävelyalueita. Kävelykatujen tulisi olla paikasta toiseen johtavia tiiviitä ja virikkeellisiä tiloja, joissa on mukava viettää aikaa ja joissa kuitenkin taataa sujuva tavaraliikenne. Niillä tulisi olla paljon palvelutarjontaa alueen elävyyden ylläpitämiseksi. Kävelykatuja vastustetaan usein sen vuoksi, että niiden epäillään tappavan keskustan liiketoimintaa, jos kävelykadun toteutus epäonnistuu.

Pysäköinnin suunnittelu on haasteellista kaikkialla, koska se vie paljon tilaa. Pysäköinti pyritään usein rajoittamaan tietyille parkkipaikka-alueille tai kadunvarsipysäköintialueisiin samalla rajoittaen pysäköintiaikoja alueen vetävyyden takaamiseksi. Erityisesti kadunvarsipysäköintiä puolletaan usein samoin perustein kuin sitä vastustetaan eli vedoten liikenneturvallisuuden ja ajotilan kapenemiseen.

Vireässä keskustassa on monipuolisesti palveluita ja keskusta on virikkeellinen. Elävyyteen vaikuttavat työpaikka- ja asumismahdollisuudet, palvelujen saantimahdollisuudet sekä monipuoliset liikkumismahdollisuudet. Kaupan alan kilpailu ja monipuolinen yritystarjonta tuovat ihmisiä kauppakeskustoista asioimaan keskustaan.

Riihimäen keskustan kehittämishanketta ja erityisesti kävelykatukokeilua on työistetty aikaisemminkin, mutta nyt siinä koetaan olevan paremmat mahdollisuudet onnistua. Kehittämishankkeella pyritään vaikuttamaan positiivisesti Riihimäen ja sen keskustan imagoon parantaen sen taloudellista kehittymistä.

Yrittäjille suunnatusta kyselytutkimuksesta kävi ilmi keskustan monipuolinen toimialajakauma sekä tyytyväisyys omien toimitilojensa kokoon ja sijaintiin. Toiveita ja hyötymahdollisuuksia liiketoiminnalle koettiin saatavan kilpailevasta liiketoiminnasta, erikoisliikkeiden sijoittumisesta keskustaan sekä tapahtumien järjestämisestä. Yrittäjät ilmoittivat tarvitsevansa asiakasparkkipaikkoja kohtuullisesta aina 2-20 paikkaan ja tutkimuksesta yhteiseksi ruuhka-ajaksi ilmeni arkisin kello 12-17. Kävelypainotteisesta ympäristöstä ja kävelykadusta ei tullut esille selvää mielipidettä, sillä sille annettiin negatiivisia ja positiivisia ääniä yhtä paljon keskustan yrittäjien keskuudessa.

Yritysten asiakkaille suunnattiin myös oma kyselylomake, joiden tuloksista todennettiin Riihimäen keskustan monipuolinen toimialajakauma verrattaessa yritysten ilmoittamia toimialoja asiakkaiden käyttämiin palveluihin. Suurin osa asiakkaista ilmoitti asioivansa keskustassa lähes päivittäin ja usein arkipäivisin. 70 % vastaajista saapuu keskustaan autolla ja suurin osa kokee pysäköintipaikkojen saatavuuden hyväksi. Noin puolet vastaajista oli sitä mieltä, että parkkipaikan tulisi olla alle 100 metrin päässä asiointikohteesta. Moni asiakkaista oli sitä mieltä, että he asioisivat hyvillä mielin kävelypainotteisessa keskustassa.

Haastatteluista kävi ilmi tarve vielä monipuolisemmalle palvelutarjonnalle Riihimäen keskustassa esimerkiksi kansainvälisten ketjujen avulla. Koko tutkimuksessa pääkohdiksi nousivat toiveet keskustan liike- ja tapahtumatarjonnasta sekä heikosti positiivinen kanta kävelykadun ja kävelypainotteisen ympäristön puolesta.

Kun on tutustunut tutkimuksen tuloksiin ja aiheeseen pystyy antamaan jonkinlaisia suosituksia ja kehitysehdotuksia Riihimäen keskustan kehittämiseksi. Ensinnäkin keskustaan tulisi saada houkuteltua lisää toimijoita ja tapahtumia. Erityisesti vaateliikkeet ja tunnetut ketjut toisivat lisää ihmisiä keskustaan. Tällaisia voisivat olla esimerkiksi Gina Tricot, Anttila, Coffee House tai Cybershop, joita ei ole vielä ollenkaan Riihimäellä vaan lähinnä lähiseutujen isommissa kauppakeskuksissa. Näitä voitaisiin saada kannustamalla ihmisiä yrittäjyyteen ja auttamalla

heitä näkyvämmiin liiketoiminnan alkuun. On toki ymmärrettävää, että esimerkiksi Anttila tarvitsee suuremmat toimitilat, kuin mitä Riihimäen keskustasta on tarjota.

Mielestäni parkkiaikoja ei pitäisi muuttaa ja tämän hetkinen ilmainen pysäköintimalli on todella hyvä. Isompi pysäköintialue olisi tai jonkinlainen parkkihalli olisi suotavaa, mutta se veisi aika paljon resursseja ja tilaa keskustan muutenkin tiiviiltä rakenteelta. Jos pysäköintialue kuitenkin järjestettäisiin, sen ei tulisi olla aivan ydinkeskustassa, vaan jossain sen välittömässä läheisyydessä. Kuten aikaisemmin todettiin, kadunvarsipysäköinti on ehkä kaikkein yleisin ja tehokkain tapa. Riihimäellä on tällä hetkellä hyvät tilat kadunvarsissa pysäköintiä varten ilman, että se vaarantaa liikenneturvallisuutta.

Tämän hetkiset liikkeiden aukioloajat ovat mielestäni oudot ja liikkeet menevät aika aikaisin kiinni. Tämä on toki ymmärrettävää, sillä asiakkaita ei välttämättä liiku enää myöhemmin. ViRiKe on aikaisemmin järjestänyt tempauksia ja tapahtumia, joissa kehoitetaan liikkeitä pitämään vähän myöhempään auki ja saamaan kuluttajia liikkeelle esimerkiksi yhteisten kampanjoiden avulla. Nämä ovat olleet suosittuja, mutta silti ei ole tullut pysyviä muutoksia. Tämä johtunee osittain siitä, että asiakkaat on opetettu aikaisiin sulkemisaikoihin eivätkä he totu uusiin aukioloaikoihin viikossa eivätkä kahdessa.

Riihimäen keskusta ei ole mielestäni vielä valmis konkreettiselle kävelykadulle, sillä mielestäni nimenomaan rakennuspohja ja talojen julkisivut pitäisi saada parempaan kuntoon. Kävelypainotteisuus sopisi kuitenkin todella hyvin ydinkeskustaan. Keskustan liikennettä voisi rauhoittaa huomattavasti nopeusrajoituksilla, ja autoliikennettä voitaisiin yrittää ohjata keskustan ympärille ja ehkä mahdollisesti siellä oleville pysäköintialueille. Pienemmän nopeusrajoituksen alueille voitaisiin laittaa hidasteiksi korokkeita ja kadun varsia koristaa enemmän esimerkiksi kasvillisuudella, erilaisella valaistuksella ja istumapaikoilla. Tie pitäisi pystyä ylittämään lähes joka kohdasta ja pyöräparkkeja pitäisi saada riittävästi esimerkiksi liikkeiden eteen. Tällä hetkellä pyöräparkkeja on todella vähän keskustassa. Kun muutokset esimerkiksi kävelypainotteiseen liikenteeseen on tehty, tulisi keskustaan järjestää jokin isompi tapahtuma tai tempaus esimerkiksi kesäksi tai joulun ja uudenvuoden ajaksi, joka saisi ihmiset viettämään siellä enemmän aikaa.

## Lähteet

### Painetut lähteet

Aura, S., Horelli, L. & Korpela, K. 1997. Ympäristöpsykologian perusteet. Helsinki: WSOY.

Gehl, J. 1987. Life Between Buildings. New York: Van Nostrand Reinhold.

Hämeen liitto. 2006. Riihimäen seutu. Hausjärvi, Loppi, Riihimäki. Hämeenlinna.

Heikkilä, M., Santasalo, T. & Karppinen, S. 1996. Suomalaisia kävelykeskustoja. Suomen ympäristö 23. Helsinki: Ympäristöministeriö.

Heikkilä, T. 1998. Tilastollinen tutkimus. Helsinki: Edita.

Jauhiainen, J. & Niemenmaa, V. 2006. Alueellinen suunnittelu. Jyväskylä: Gummerus.

Junttila, U-K. 1995. Kaupunkiympäristön suunnittelu. Miljöörakentamis koulutus. Helsinki: Rakennustieto.

Kasso, T. 1995. Kauppa ja kaupunki. Kauppa yhdyskuntasuunnittelussa. Helsinki: Offset-Koppinen Oy.

Keränen, H. 2001. Hankesuunnittelun idea ja projektisyklin hallinta aluekehittämisessä. Oulu: Oulun yliopistopaino.

Lindblom, M. & Puolanto, T. 1994. Kauppakierroksella ydinkeskustassa. Helsinki: Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto.

Reihe, H. & Kallio, R. 2004. Pysäköinti, pihakadut ja hidaskadut. Tampere: Ympäristöministeriö & Rakennustieto Oy.

Riihimäen kaupunki. 2005. Kaavoituskatsaus ja -ohjelma 2005. Tekninen Virasto. Kaavoituspalvelut.

Riihimäen kaupunki. 2011. Kaavoituskatsaus - Kaavoitusohjelma 2011. Tekninen Keskus. Kaavoitusyksikkö.

Riihimäen kaupunki. 2012. Kaavoituskatsaus - Kaavoitusohjelma 2012. Tekninen Keskus. Kaavoitusyksikkö.

Ympäristöministeriö. 2003. Liikenne yhdyskunnan suunnittelussa. Ympäristöopas 104. Helsinki: Ympäristöministeriö, alueiden käytön osasto.

Ympäristöministeriö. 2007. Ympäristöhallinnon ohjeita I. Osallistuminen yleis- ja asemakaavoituksessa. Helsinki: Edita.

### Sähköiset lähteet

Riihimäki-Hyvinkään kauppakamari. 2013. Etusivu & Jäsenyys. Viitattu 23.03.2013.  
<http://www.rihychamber.fi/>

Riihimäen tilat ja kehitys oy. 2013. Yritysesittely. Viitattu 23.03.2013.  
<http://www.rtoy.fi/yritys.php>

Scandic. 2013. Yleistiedot - Scandic Riihimäki -hotelli. Viitattu 01.02.2013.  
<http://www.scandichotels.fi/Hotels/Countries/Suomi/Riihimaki/Hotels/Riihimaki/?hotelpage=overview#.UQwD-L9WLwY>

Suomen yrittäjät. 2005. 2013. Suomen Yrittäjät - Nuori Yrittäjä 2005. Viitattu 23.03.2012.  
<http://www.yrittajat.fi/nuoriyri2005ptsormunenservices>

Suomen yrittäjät. 2013. Tätä on Suomen yrittäjät. Viitattu 23.03.2013.  
<http://www.yrittajat.fi/fi-FI/suomenyrittajat/suomenyrittajat/>

Tekstiilitalo Puputti. 2010. Yritys. Viitattu 15.02.2013.  
<http://www.tekstiilipuputti.fi/?sivu=yritys>

Virike. 2013. Riihimäen kaupunkikeskustayhdistys. Viitattu 23.03.2013.  
<http://www.virike.net/index.html>

#### Julkaisemattomat lähteet

Hietämäki, I. 2012. Tiedote - Riihimäen keskustan kehittäminen.

Nybonn, O. 2012. Riihimäen keskustan kehittämistä koskeva puhelinhaastattelu. Riihimäki 18.09.2012.

Puputti, O. 2012. Riihimäen keskustan kehittämistä koskeva puhelinhaastattelu. Riihimäki 18.09.2012.

Sormunen, P. 2012. Riihimäen keskustan kehittämistä koskeva puhelinhaastattelu. Riihimäki 18.10.2012.

Kuvat

**Kuvaotsikkoluettelon hakusanoja ei löytynyt.**

## Kuviot

Kuvio 1: Riihimäen keskustan toimialajakauma .....	27
Kuvio 2: Parempi sijainti yritykselle .....	28
Kuvio 3: Asiakaspysäköintipaikkojen tarve .....	30
Kuvio 4: Yritysten ruuhka-ajat.....	31
Kuvio 5: Asiakkaiden asiointikerrat keskustassa.....	35



## Taulukot

Taulukko 1: Toivottuja yrityksiä ja tapahtumia Riihimäen keskusta.....	29
Taulukko 2: Hyödyllisiä toimintoja ja yrityksiä, joita haluttaisiin Riihimäen keskusta...	29
Taulukko 3: Yrittäjien mielipide toimitilojensa koosta .....	31
Taulukko 4: Yrittäjien mielipide toimitilojensa sijainnista.....	32
Taulukko 5: Koettu hyöty liiketoiminnalle kävelypainotteisesta ympäristöstä .....	32
Taulukko 6: Koettu hyöty liiketoiminnalle mahdollisesta kävelyalueesta .....	32
Taulukko 7: Asiakkaiden käyttämiä keskustan palveluita .....	34
Taulukko 8: Asiakkaiden toivomia toimintoja ja palveluita Riihimäen keskusta.....	35
Taulukko 9: Asiakkaiden asiointiaika keskustan liikkeissä .....	36
Taulukko 10: Asiakkaiden saapumistapa keskustaan .....	36
Taulukko 11: Asiakkaiden mielipide pysäköintipaikkojen saatavuudesta keskustassa .....	37
Taulukko 12: Asiakkaiden mielipide pysäköintipaikan ihanteellisesta sijainnista .....	37
Taulukko 13: Asiakkaiden mielekkyys kävelypainotteisessa keskustassa asioimisesta.....	38

## Liitteet

Liite 1. Yrittäjien ja kiinteistönomistajien kyselylomake .....	51
Liite 2 . Asiakkaiden kyselylomake .....	52

Liite 1. Yrittäjien ja kiinteistönomistajien kyselylomake

Riihimäen Kaupunkikeskustayhdistys ViRiKe ry

**1. Mikä on toimialanne?**

---

**2. Ovatko yrityksenne tilat toiminnan kannalta**

- a) sopivat
- b) liian pienet
- c) liian isot
- d) en osaa sanoa

**3. Millainen on yrityksenne/kiinteistönne sijainti liiketoiminnan kannalta?**

- a) erittäin hyvä
- b) melko hyvä
- c) en osaa sanoa
- d) melko huono
- e) erittäin huono

**4. Jos huono, niin missä (keskustassa tai ulkopuolella) olisi parempi sijainti?**

---

**5. Mitä yrityksiä, toimintoja tai tapahtumia toivoisitte sijoittuvan Riihimäen keskusta?**

---

**6. Minkä toimintojen läheisyydestä olisi hyötyä yrityksellenne?**

---

**7. Arvioitko toiminnallenne olevan hyötyä kävelypainotteisesta ympäristöstä?**

- a) erittäin paljon hyötyä
- b) melko paljon hyötyä
- c) en osaa sanoa
- d) melko paljon haittaa
- e) erittäin paljon haittaa

**8. Arvioitko voimassaolevan kaavan mukaisen kävelyalueen (oheisessa kuvassa vihreällä merkitty) toteuttamisesta olevan hyötyä liiketoiminnallenne?**

- a) erittäin paljon hyötyä
- b) melko paljon hyötyä
- c) en osaa sanoa
- d) melko paljon haittaa
- e) erittäin paljon haittaa

**9. Kuinka paljon asiakaspysäköintipaikkoja yrityksenne tarvitsee enimmillään?**

---

**10. Mihin aikaan yrityksessänne käy eniten asiakkaita (viikonpäivät/kellonajat)**

---

**Kiitämme vaivannäöstänne! Haemme lomakkeen takaisin viikolla 37.**

Liite 2 . Asiakkaiden kyselylomake

Riihimäen Kaupunkikeskustayhdistys ViRiKe ry

**1. Mitä keskustan palveluita käytätte?**

\_\_\_\_\_

**2. Kuinka usein asioitte keskustassa?**

- a) päivittäin
- b) 2-3 kertaa viikossa
- c) kerran viikossa
- d) harvemmin

**3. Mihin aikaan käytte yleensä keskustassa asioimassa?**

- a) arkipäivisin
- b) arki-iltaisin
- c) viikonloppuna

**4. Miten saavutte keskustaan?**

- a) omalla autolla
- b) kävellen
- c) pyörällä
- d) julkista liikennettä käyttäen

Lisäkommentti: \_\_\_\_\_

**5. Löytyykö pysäköintipaikkoja?**

- a) helposti
- b) riittävästi
- c) en osaa sanoa
- d) huonosti

**6. Kuinka lähellä pysäköintipaikan on oltava asiointikohdettasi?**

- a) alle 50 metriä
- b) 50-100 metriä
- c) 100-200 metriä
- d) 200-500 metriä
- e) en osaa sanoa

**7. Mitä liikkeitä, toimintoja tai tapahtumia toivoisitte sijoittuvan Riihimäen keskustaan?**

\_\_\_\_\_

**8. Haluaisitteko asioida kävelypainotteisessa keskustassa?**

- a) mielelläni
- b) en mielelläni
- c) en osaa sanoa

\_\_\_\_\_

**Kiitämme vaivannäöstänne! Laitathan alle puhelinnumerosi, niin osallistut 50 euron lahjakortin arvontaan. Emme käytä numeroa markkinointitarkoituksiin.**

Puhelinnumero: \_\_\_\_\_